

| INDIKASI JADWAL | | | |
|--|------------------|--|-----------------------|
| Tanggal Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa (RUPSLB) | 14 Oktober 2022 | Tanggal Distribusi HMETD | 15 Desember 2022 |
| Tanggal Pernyataan Pendaftaran Penawaran HMETD Menjadi Efektif | 2 Desember 2022 | Tanggal Pencatatan Efek di Bursa | 16 Desember 2022 |
| Tanggal Pencatatan (Recording Date) Untuk Memperoleh HMETD | 14 Desember 2022 | Periode Perdagangan, Pembayaran dan Pelaksanaan HMETD | 16 – 22 Desember 2022 |
| Tanggal Terakhir Perdagangan Saham dengan HMETD (Cum-Right) | | Periode Penyerahan Saham Baru Hasil Pelaksanaan HMETD | 20 – 26 Desember 2022 |
| Pasar Reguler dan Negosiasi | 12 Desember 2022 | Periode Pembayaran Pemesanan Saham Tambahan | 26 Desember 2022 |
| Pasar Tunai | 14 Desember 2022 | Tanggal Penjatahan Pemesanan Saham Tambahan | 27 Desember 2022 |
| Tanggal Mulai Perdagangan Saham Tanpa HMETD (Ex-Right) | | Tanggal Pengembalian Kelebihan Uang Pemesanan Pembelian Saham Tambahan | |
| Pasar Reguler dan Negosiasi | 13 Desember 2022 | yang Tidak Terpenuhi | 28 Desember 2022 |
| Pasar Tunai | 15 Desember 2022 | | |

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.

PROSPEKTUS INI PENTING DAN PERLU MENDAPAT PERHATIAN SEGERA. APABILA TERDAPAT KERAGUAN PADA TINDAKAN YANG AKAN DIAMBIL, SEBAIKNYA BERKONSULTASI DENGAN PIHAK YANG KOMPETEN.

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) TBK ("PERSEROAN") BERTANGGUNG JAWAB SEPENUHNYA ATAS KEBENARAN SEMUA INFORMASI, FAKTA, DATA, ATAU LAPORAN DAN KEJUJURAN PENDAPAT YANG TERCANTUM DALAM PROSPEKTUS INI.

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk



Garuda Indonesia

Kegiatan Usaha:

Jasa Angkutan Udara Niaga (baik berjadwal dan tidak berjadwal)

Berkedudukan di Jakarta Pusat

Kantor Pusat:

Gedung Garuda Indonesia
Jl. Kebon Sirih No. 46A
Jakarta - 10110, Indonesia
Telp. 6221 2311355
Email: investor@garuda-indonesia.com
Website: www.garuda-indonesia.com

Kantor Manajemen:

Gedung Manajemen Garuda
Garuda City, Bandara Udara
Internasional Soekarno-Hatta
Tangerang - 15111, Indonesia
PO BOX 1004 TNG BUSH

41 Kantor Cabang yang berlokasi di:

Jakarta, Surabaya, Bandung, Banjarmasin, Batam, Lampung, Malang, Medan, Makassar, Palembang, Pekanbaru, Palu, Semarang, Solo, Yogyakarta, Pangkal Pinang, Jambi, Lombok, Bengkulu, Denpasar, Tanjung Pandan, Balikpapan, Pontianak, Kupang, Palangkaraya, Padang, Manado, Sorong, Tanjung Pinang, Banda Aceh, Jayapura, Kendari, Ambon, Labuan Bajo, Biak, Merauke, Timika dan Ternate.

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

Perseroan menawarkan sebanyak-banyaknya 63.210.504.593 (enam puluh tiga miliar dua ratus sepuluh juta lima ratus empat ribu lima ratus sembilan puluh tiga) saham biasa atas nama ("Saham Baru") Seri C dengan nilai nominal Rp196 per saham atau sebanyak-banyaknya 70,95% (tujuh puluh koma sembilan lima persen) dari modal ditempatkan dan disetor penuh setelah PUT II dengan Harga Pelaksanaan senilai Rp196 per saham sehingga jumlah dana yang akan diterima Perseroan dalam rangka PUT II ini sebanyak-banyaknya sebesar Rp12.389.258.900.228 (dua belas triliun tiga ratus delapan puluh sembilan miliar dua ratus lima puluh delapan juta sembilan ratus ribu dua ratus dua puluh delapan Rupiah). Setiap pemegang 10.000.000 (sepuluh juta) Saham Lama yang namanya tercatat dalam Daftar Pemegang Saham ("DPS") Perseroan pada tanggal 14 Desember 2022 pukul 15.00 WIB berhak atas 24.418.256 (dua puluh empat juta empat ratus delapan belas ribu dua ratus lima puluh enam) HMETD, dimana setiap 1 (satu) HMETD memberikan hak kepada pemegangnya untuk membeli sebanyak 1 (satu) Saham Baru dengan Harga Pelaksanaan yang harus dibayar penuh pada saat mengajukan pemesanan pelaksanaan HMETD. Dalam hal Pemegang Saham memiliki HMETD dalam bentuk pecahan, sesuai dengan Pasal 33 Peraturan OJK No. 32/POJK.04/2015 tentang Penambahan Modal Perusahaan Terbuka Dengan Memberikan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu sebagaimana telah diubah dengan Peraturan OJK No. 14/POJK.04/2019 ("POJK No. 32/2015"), maka hak atas pecahan saham tersebut wajib dijual oleh Perseroan dan hasil penjualannya dimasukkan ke dalam rekening Perseroan. HMETD ini diperdagangkan di BEI dan dilaksanakan selama 5 (lima) Hari Kerja mulai tanggal 16 Desember 2022 sampai dengan tanggal 22 Desember 2022. HMETD yang tidak dilaksanakan hingga tanggal akhir periode tersebut dinyatakan tidak berlaku lagi. Kedudukan saham yang akan diterbitkan dalam PUT II ini dibandingkan dengan kedudukan saham yang telah disetor penuh lainnya, memiliki hak yang sama dan sederajat dalam segala hal yaitu, hak-hak yang berkaitan dengan saham, antara lain hak suara dalam Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa ("RUPSLB"), hak atas pembagian dividen, hak atas saham bonus dan hak atas HMETD.

Saham Baru yang diterbitkan dalam PUT II ini seluruhnya akan dikeluarkan dari portepel serta akan dicatatkan pada PT Bursa Efek Indonesia ("BEI") dengan senantiasa memperhatikan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Saham Baru dari PUT II memiliki hak yang sama dan sederajat dalam segala hal dengan saham yang telah disetor penuh lainnya, termasuk antara lain hak suara dalam Rapat Umum Pemegang Saham ("RUPS"), hak atas pembagian dividen, hak atas saham bonus dan hak atas HMETD.

Pemegang Saham utama Perseroan yakni Negara Republik Indonesia akan melaksanakan haknya sesuai dengan porsi kepemilikan dalam PUT II ini sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 27 Tahun 2014 yang direvisi melalui Undang-Undang Republik Indonesia No. 3 Tahun 2015, dimana pelaksanaannya telah ditetapkan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 43 tanggal 30 November 2022 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia Ke Dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia Tbk ("PP No. 43/2022"), yang menyatakan bahwa Negara Republik Indonesia melakukan penambahan penyertaan modal ke dalam modal saham Perseroan dengan nilai penambahan penyertaan modal negara sebesar paling banyak Rp7.500.000.000.000,- (tujuh triliun lima ratus miliar Rupiah) yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2022 sebagaimana ditetapkan kembali dalam Rincian Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2022.

Apabila Saham Baru yang ditawarkan dalam PUT II ini tidak seluruhnya diambil atau dibeli oleh Pemegang Saham atau pemegang bukti HMETD, maka sisanya akan dialokasikan kepada Pemegang Saham atau pemegang bukti HMETD lainnya yang melakukan pemesanan lebih besar dari haknya dengan ketentuan dalam hal jumlah permintaan atas Saham Baru yang tidak dipesan melebihi Saham Baru yang tersedia, maka jumlah Saham Baru yang tersedia harus dialokasikan secara proporsional berdasarkan atas jumlah HMETD yang dilaksanakan oleh masing-masing Pemegang Saham atau pemegang bukti HMETD yang meminta penambahan Saham Baru berdasarkan Harga Pelaksanaan. Jika masih terdapat sisa Saham Baru dari jumlah yang ditawarkan, maka sisa saham tersebut tidak akan dikeluarkan Perseroan dari portepel.

Berdasarkan Surat Pernyataan Dalam Rangka Penawaran Umum Terbatas II PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk tanggal 1 Desember 2022, PT Trans Airways menyatakan bahwa sebagai Pemegang Saham atas 7.316.798.262 (tujuh miliar tiga ratus enam belas juta tujuh ratus sembilan puluh delapan ribu dua ratus enam puluh dua) saham Perseroan, PT Trans Airways tidak akan melaksanakan dan tidak akan mengalihkan HMETD yang dimilikinya dalam PUT II ini.

SAHAM PERSEROAN MASIH DALAM SUSPENSİ PERDAGANGAN DI BURSA EFEK INDONESIA. DENGAN DEMIKIAN, PENGALIHAN HMETD HANYA DAPAT DILAKUKAN MELALUI TRANSAKSI DI LUAR BURSA, DIMANA PENCATATAN PENGALIHAN HMETD TERSEBUT AKAN DILAKUKAN MELALUI BIRO ADMINISTRASI EFEK PERSEROAN, SELAMA TIDAK KURANG DARI 5 (LIMA) HARI KERJA MULAI TANGGAL 16 DESEMBER 2022 SAMPAI DENGAN 22 DESEMBER 2022. PENCATATAN SAHAM BARU HASIL PELAKSANAAN HMETD AKAN DILAKUKAN DI BURSA EFEK INDONESIA MULAI TANGGAL 16 DESEMBER 2022. TANGGAL TERAKHIR PELAKSANAAN HMETD ADALAH TANGGAL 22 DESEMBER 2022 DENGAN KETERANGAN BAHWA HMETD YANG TIDAK DILAKSANAKAN SAMPAI DENGAN TANGGAL TERSEBUT MENJADI TIDAK BERLAKU LAGI.

PENTING UNTUK DIPERHATIKAN
PEMEGANG SAHAM YANG TIDAK MENGGUNAKAN HAKNYA UNTUK MELAKSANAKAN HMETD DAPAT TERDILUSI SEBESAR MAKSIMUM 70,95% SETELAH DILAKSANAKANNYA PUT II.

RISIKO UTAMA YANG MEMPUNYAI PENGARUH SIGNIFIKAN TERHADAP KELANGSUNGAN USAHA PERSEROAN ADALAH KONDISI LIKUIDITAS PERSEROAN AKAN TERGANGGU APABILA DANA HASIL PUT II TIDAK TEREALISASI SAMPAI DENGAN BATAS WAKTU TENGGAT DAN RISIKO PELAKSANAAN PEMENUHAN PERJANJIAN PERDAMAIAN YANG TELAH DIHOMOLOGASI. FAKTOR RISIKO PERSEROAN SELINGKAPNYA DICANTUMKAN PADA BAB VI PROSPEKTUS INI.

RISIKO LAIN YANG MUNGKIN DIHADAPI OLEH INVESTOR ADALAH RISIKO HARGA DAN LIKUIDITAS HARGA SAHAM PERSEROAN YANG DIPENGARUHI OLEH KONDISI PASAR MODAL INDONESIA.

PERSEROAN TIDAK MENERBITKAN SURAT KOLEKTIF SAHAM ("SKS") DALAM PUT II INI, TETAPI SAHAM-SAHAM TERSEBUT AKAN DIDISTRIBUSIKAN SECARA ELEKTRONIK YANG AKAN DIADMINISTRASIKAN DALAM PENITIPAN KOLEKTIF PT KUSTODIAN SENTRAL EFEK INDONESIA ("KSEI").

Perseroan telah menyampaikan Pernyataan Pendaftaran dalam rangka PUT II kepada OJK dengan surat No. GARUDA/JKTDZ/21778/2022 pada tanggal 18 Oktober 2022, sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan dalam POJK No. 32/2015 dan Peraturan OJK No. 33/POJK.04/2015 tanggal 16 Desember 2015 tentang Bentuk dan Isi Prospektus Dalam Rangka Penambahan Modal Perusahaan Terbuka Dengan Memberikan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu, yang merupakan peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Republik Indonesia No. 8 Tahun 1995 tentang Pasar Modal, yang dimuat dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 No. 64, Tambahan No. 3608 dan peraturan-peraturan pelaksanaannya ("UUPM").

Perseroan juga telah mengumumkan informasi bersamaan dengan penyampaian Pernyataan Pendaftaran pada situs web BEI dan situs web Perseroan.

Semua Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal yang disebut dalam Prospektus bertanggung jawab sepenuhnya atas data yang disajikan sesuai dengan fungsi dan kedudukan mereka sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di sektor Pasar Modal dan kode etik, norma, serta standar profesi masing-masing.

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

Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal dalam rangka PUT II ini dengan tegas menyatakan tidak memiliki hubungan Afiliasi dengan Perseroan sebagaimana didefinisikan UUPM.

PT Mandiri Sekuritas merupakan pihak yang membantu penyusunan Prospektus PUT II ini dan menyatakan bahwa telah memberikan persetujuan tertulis mengenai pencantuman nama PT Mandiri Sekuritas dalam Prospektus ini dan tidak mencabut persetujuan tersebut.

PUT II INI TIDAK DIDAFTARKAN BERDASARKAN UNDANG-UNDANG DAN/ATAU PERATURAN LAIN SELAIN YANG BERLAKU DI INDONESIA. BARANG SIAPA DI LUAR WILAYAH INDONESIA MENERIMA PROSPEKTUS INI ATAU SERTIFIKAT BUKTI HMETD, ATAU DOKUMEN-DOKUMEN LAIN YANG BERKAITAN DENGAN PUT II INI, 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 DENGAN ATAU BUKAN MERUPAKAN SUATU PELANGGARAN TERHADAP UNDANG-UNDANG DAN/ATAU YANG BERLAKU DI NEGARA TERSEBUT. DALAM HAL TERDAPAT PEMEGANG SAHAM YANG BUKAN WARGA NEGARA INDONESIA YANG BERDASARKAN KETENTUAN PERUNDANG-UNDANGAN DI NEGARANYA DILARANG UNTUK MELAKSANAKAN HMETD, MAKA PERSEROAN ATAU PIHAK YANG DITUNJUK OLEH PERSEROAN BERHAK UNTUK MENOLAK PERMOHONAN PIHAK TERSEBUT UNTUK MELAKSANAKAN PEMBELIAN SAHAM BERDASARKAN HMETD YANG DIMILIKINYA.

PROSPEKTUS HANYA DIDISTRIBUSIKAN DI INDONESIA BERDASARKAN UNDANG-UNDANG DAN/ATAU PERATURAN YANG BERLAKU DI INDONESIA. TIDAK SATUPUN YANG TERCANTUM DALAM DOKUMEN INI DAPAT DIANGGAP SEBAGAI SEBUAH PENAWARAN EFEK UNTUK MENJUAL DI WILAYAH YANG MELARANG HAL TERSEBUT. SETIAP PIHAK DI LUAR WILAYAH INDONESIA BERTANGGUNG JAWAB SEPENUHNYA UNTUK MEMATUHI KETENTUAN YANG BERLAKU DI NEGARA TERSEBUT.

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

DAFTAR ISI

| | |
|---|-----|
| DEFINISI DAN SINGKATAN..... | iii |
| DEFINISI DAN SINGKATAN TEKNIS KEGIATAN USAHA PERSEROAN | x |
| SINGKATAN NAMA PERUSAHAAN | xi |
| RINGKASAN | xii |
| I. PENAWARAN UMUM TERBATAS..... | 1 |
| 1. KETERANGAN TENTANG HMETD | 5 |
| 2. INFORMASI MENGENAI SAHAM PERSEROAN | 7 |
| 3. INFORMASI MENGENAI RENCANA PENERBITAN SAHAM BARU HASIL KONVERSI OWK DAN PENAMBAHAN MODAL TANPA HAK MEMESAN EFEK TERLEBIH DAHULU..... | 8 |
| II. RENCANA PENGGUNAAN DANA | 9 |
| III. PERNYATAAN UTANG | 11 |
| IV. IKHTISAR DATA KEUANGAN PENTING | 25 |
| V. ANALISIS DAN PEMBAHASAN OLEH MANAJEMEN..... | 30 |
| 1. UMUM..... | 30 |
| 2. FAKTOR-FAKTOR SIGNIFIKAN YANG MEMPENGARUHI HASIL KEUANGAN DAN OPERASI GRUP..... | 31 |
| 3. PERUBAHAN KEBIJAKAN AKUNTANSI PENTING SELAMA DUA TAHUN TERAKHIR..... | 34 |
| 4. SEGMENT OPERASI GRUP..... | 35 |
| 5. HASIL KEGIATAN USAHA..... | 36 |
| 6. ASET, LIABILITAS DAN EKUITAS..... | 37 |
| 7. LIKUIDITAS DAN SUMBER PENDANAAN | 39 |
| 8. BELANJA MODAL | 40 |
| 9. KEWAJIBAN | 40 |
| 10. MANAJEMEN RISIKO KEUANGAN..... | 41 |
| 11. PEMBATASAN..... | 42 |
| 12. DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP OPERASIONAL DAN KEUANGAN PERSEROAN..... | 42 |
| VI. FAKTOR RISIKO | 46 |
| VII. KEJADIAN PENTING SETELAH TANGGAL LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN..... | 51 |
| VIII. KETERANGAN TENTANG PERSEROAN DAN PERUSAHAAN ANAK, KEGIATAN USAHA SERTA KECENDERUNGAN DAN PROSPEK USAHA | 53 |
| KETERANGAN TENTANG PERSEROAN..... | 53 |
| 1. RIWAYAT SINGKAT PERSEROAN | 53 |
| 2. STRUKTUR PERMODALAN DAN SUSUNAN PEMEGANG SAHAM PERSEROAN..... | 53 |
| 3. DIAGRAM KEPEMILIKAN GRUP..... | 54 |
| 4. PENGURUSAN DAN PENGAWASAN | 54 |
| 5. TATA KELOLA PERSEROAN (<i>GOOD CORPORATE GOVERNANCE/GCG</i>)..... | 57 |
| 6. SUMBER DAYA MANUSIA..... | 64 |
| 7. PRIZINAN YANG DIMILIKI PERSEROAN | 67 |
| 8. KETERANGAN SINGKAT TENTANG PERUSAHAAN ANAK YANG SIGNIFIKAN..... | 69 |
| A. AEROWISATA..... | 72 |
| B. SABRE | 74 |
| C. GMF AEROASIA..... | 77 |
| D. ASYST..... | 80 |
| E. CITILINK..... | 84 |
| F. GIHF..... | 87 |
| 9. PERKARA HUKUM YANG DIHADAPI PERSEROAN SERTA DIREKSI DAN DEWAN KOMISARIS PERSEROAN DAN PERUSAHAAN ANAK..... | 89 |
| 10. TRANSAKSI DENGAN PIHAK AFILIASI..... | 90 |
| 11. PERJANJIAN - PERJANJIAN PENTING..... | 91 |
| KEGIATAN USAHA SERTA KECENDERUNGAN DAN PROSPEK USAHA | 100 |
| 1. UMUM..... | 100 |
| 2. KEGIATAN USAHA..... | 102 |
| 3. KEUNGGULAN KOMPETITIF GRUP..... | 107 |
| 4. STRATEGI GRUP..... | 107 |
| 5. PROSPEK USAHA..... | 108 |
| 6. PEMASARAN | 109 |
| 7. HAK ATAS KEKAYAAN INTELEKTUAL (HAKI)..... | 110 |
| 8. PERSAINGAN USAHA..... | 110 |
| 9. TANGGUNG JAWAB SOSIAL PERSEROAN (<i>CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY/CSR</i>)..... | 112 |
| 10. KECENDERUNGAN DAN KETERGANTUNGAN USAHA..... | 114 |
| IX. EKUITAS..... | 118 |
| X. KEBIJAKAN DIVIDEN..... | 120 |
| XI. PERPAJAKAN..... | 121 |
| XII. LEMBAGA DAN PROFESI PENUNJANG PASAR MODAL..... | 123 |
| XIII. TATA CARA PEMESANAN SAHAM..... | 125 |
| XIV. PENYEBARLUASAN PROSPEKTUS DAN SERTIFIKAT BUKTI HAK MEMESAN EFEK TERLEBIH DAHULU..... | 131 |
| XV. INFORMASI TAMBAHAN | 132 |

Halaman ini Sengaja Dikosongkan

DEFINISI DAN SINGKATAN

- “Afiliasi”** : Berarti hubungan afiliasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 UUPM, yaitu :
- Hubungan keluarga karena perkawinan dan keturunan sampai derajat kedua, baik secara horizontal 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.
- “Anggota Bursa”** : Berarti Anggota Bursa Efek sebagaimana didefinisikan dalam Pasal 1 ayat 2 UUPM.
- “Akuntan Publik”** : Berarti Kantor Akuntan Publik Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC), yang melaksanakan audit atas laporan keuangan konsolidasian Perseroan.
- “BAE” atau “Biro Administrasi Efek”** : Berarti singkatan dari Biro Administrasi Efek, yaitu PT Datindo Entrycom, yang merupakan pihak yang ditunjuk oleh Perseroan untuk melaksanakan administrasi saham dalam berdasarkan Perjanjian Pengelolaan Administrasi Saham.
- “Bank Kustodian”** : Berarti bank umum yang telah memperoleh persetujuan OJK untuk melakukan kegiatan usaha sebagai Kustodian sebagaimana dimaksud dalam UUPM.
- “Batas Waktu Verifikasi Pasca Homologasi”** : Berarti 30 Hari Kalender setelah Tanggal Homologasi.
- “BEI” atau “Bursa Efek”** : Berarti 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 PT Bursa Efek Indonesia yang berkedudukan di Jakarta Selatan.
- “BUMN”** : Berarti singkatan dari Badan Usaha Milik Negara.
- “Dilusi”** : Berarti penurunan persentase kepemilikan saham sebagai akibat tidak dilaksanakannya HMETD dalam PUT II ini.
- “DPS”** : Berarti singkatan dari Daftar Pemegang Saham, yaitu daftar pemegang saham yang dikeluarkan oleh BAE Perseroan, sebagaimana diatur dalam Pasal 50 UUPT dan UUPM.
- “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 dari efek, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 ayat (5) UUPM.
- “Ekuitas Baru”** : Berarti total nilai nominal saham yang akan dikeluarkan melalui PMTHMETD yaitu sebanyak-banyaknya mana yang lebih besar dari (i) jumlah yang sama dengan 20,59% dari tagihan penyelesaian Kreditur Yang Berhak Menerima Ekuitas (dalam USD) dikurangi nilai utang yang teralokasi kepadanya dalam bentuk, sebagaimana relevan, tagihan utang lokal, surat utang baru atau sertifikat sukuk baru dan (ii) sebanyak-banyaknya USD281,6 juta ekuivalen Rp4,2 triliun, jumlah ini dapat berubah berdasarkan konfirmasi dari Kreditur Yang Berhak Menerima Ekuitas selambat-lambatnya tanggal 25 November 2022.
- “FPPS Tambahan”** : Berarti singkatan dari Formulir Pemesanan Pembelian Saham Tambahan dalam rangka pelaksanaan PUT II yang melebihi porsi yang menjadi hak dari Pemegang HMETD berdasarkan jumlah HMETD yang dimilikinya.

| | | |
|------------------------------------|---|---|
| “Grup” | : | Berarti Perseroan dan Perusahaan Anak. |
| “Harga Pelaksanaan” | : | Berarti Harga yang harus dibayar oleh Pemegang Saham untuk melaksanakan HMETD miliknya menjadi saham Perseroan, yaitu sebesar Rp196 per saham. |
| “Hari Bursa” | : | Berarti hari dimana Bursa Efek melakukan aktivitas transaksi perdagangan efek di Bursa Efek, kecuali hari tersebut merupakan hari libur nasional atau dinyatakan sebagai hari libur oleh Bursa Efek. |
| “Hari Kalender” | : | Berarti setiap hari dalam satu tahun dalam kalender Masehi tanpa kecuali termasuk hari Sabtu dan Minggu dan hari libur nasional yang ditetapkan sewaktu-waktu oleh pemerintah Republik Indonesia. |
| “Hari Kerja” | : | Berarti hari kerja pada umumnya tidak termasuk hari Sabtu dan Minggu serta hari yang ditetapkan oleh Pemerintah sebagai hari libur nasional. |
| “HMETD” | : | Berarti singkatan dari Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu, yaitu hak yang melekat pada saham yang memberikan kesempatan pemegang saham yang bersangkutan untuk membeli Saham Baru sebelum ditawarkan kepada pihak lain. |
| “IAPI” | : | Berarti singkatan dari Institut Akuntan Publik Indonesia. |
| “Kantor Cabang” | : | Berarti kantor penjualan Perseroan di lokasi-lokasi tertentu yang telah mendapat izin sebagai Kantor Cabang dari pihak-pihak berwenang. |
| “Kemenkumham” | : | Berarti singkatan dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia. |
| “Kementerian BUMN” | : | Berarti Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia. |
| “Kemenhub” | : | Berarti singkatan dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. |
| “Konversi OWK” | : | Berarti pelaksanaan konversi Obligasi Wajib Konversi tanpa jaminan yang diterbitkan oleh Perseroan dengan nilai Rp1.000.000.000.000 (satu triliun Rupiah) dengan tenor selama 3 (tiga) tahun berdasarkan Perjanjian Penerbitan OWK, sesuai dengan keputusan RUPSLB Perseroan tertanggal 20 November 2020. |
| “KSEI” | : | Berarti singkatan dari PT Kustodian Sentral Efek Indonesia, suatu perseroan terbatas berkedudukan di Jakarta Selatan, yang merupakan lembaga penyimpanan dan penyelesaian sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang pasar modal. |
| “Kustodian” | : | Berarti pihak yang memberikan jasa penitipan Efek serta 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. |
| “Konsultan Hukum” | : | Berarti Ginting & Reksodiputro, yang melakukan pemeriksaan atas fakta yang ada mengenai Perseroan dan Perusahaan Anak yang didirikan menurut dan berdasarkan hukum dan peraturan perundang-undangan Negara Republik Indonesia dan keterangan lain yang berkaitan dalam rangka PUT II. |
| “Kreditur Sewa Pembiayaan” | : | Berarti kreditur berdasarkan perjanjian sewa pembiayaan yang memiliki tagihan terhadap Perseroan, yaitu Export Development Canada. |
| “Kreditur Utang Usaha Lain” | : | Berarti para kreditur yang merupakan para vendor dan pemasok barang atau jasa yang memiliki tagihan terhadap Perseroan sebagaimana tercantum dalam Apendiks 5 dari Rencana Perdamaian yang: <ul style="list-style-type: none"> (i) memiliki tagihan penyelesaian lebih dari Rp255.000.000 (~USD17.700); atau (ii) bukan merupakan Badan Usaha Milik Negara; dan (iii) bukan merupakan Perusahaan Anak. |

| | |
|--|---|
| “Kreditur Yang Berhak Menerima Ekuitas” | : Berarti para Pemberi Sewa Pesawat, para Pemberi Sewa Mesin Cadangan, Kreditur Sewa Pembiayaan, Pabrikan Pesawat, para Vendor MRO, para Pemegang Sukuk dan para Kreditur Utang Usaha Lain (sehubungan dengan Kreditur Utang Usaha Lain hanya jika tagihan penyelesaian melebihi Rp255.000.000 (~USD17.700). |
| “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 singkatan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, dahulu dikenal dengan nama Menteri Kehakiman atau Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia. |
| “Notaris” | : Berarti Kantor Notaris Elizabeth Karina Leonita, SH., M.KN, Notaris di Kota Jakarta Selatan, yang membuat perjanjian-perjanjian dalam rangka PUT II ini. |
| “OJK” | : Berarti singkatan dari Otoritas Jasa Keuangan, suatu lembaga independen sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang No. 21 Tahun 2011 tentang Otoritas Jasa Keuangan (“UU OJK”), yang tugas dan wewenangnya meliputi pengaturan dan pengawasan kegiatan jasa keuangan di sektor perbankan, pasar modal, perasuransian dana pensiun, lembaga pembiayaan dan lembaga keuangan lainnya. |
| “OWK” | : Berarti Obligasi Wajib Konversi tanpa jaminan yang diterbitkan oleh Perseroan dengan nilai Rp1.000.000.000.000 (satu triliun Rupiah) dengan tenor 3 (tiga) tahun berdasarkan Perjanjian Penerbitan OWK, sesuai dengan keputusan RUPSLB Perseroan tertanggal 20 November 2020. |
| “Pabrikan Pesawat” | : Berarti para kreditur yang merupakan pabrikan pesawat yang memiliki tagihan terhadap Perseroan, yaitu The Boeing Company (“ Boeing ”), Airbus S.A.S. dan Avions De Transport Regional G.I.E. |
| “Pemberi Sewa Mesin Cadangan” | : Berarti para kreditur yang merupakan pemberi sewa mesin cadangan yang mempunyai tagihan kepada Perseroan, yaitu Engine Lease Finance Corporation, Total Engine Asset Management Pte. Ltd. dan North Shore Aviation Capital LLC. |
| “Pemberi Sewa Pesawat” | : Berarti para kreditur yang merupakan para pemberi sewa atas pesawat yang memiliki tagihan terhadap Perseroan sebagaimana tercantum dalam Apendiks 4 Rencana Perdamaian. |
| “Pemegang Sukuk” | : Berarti para kreditur yang merupakan para pemegang sertifikat <i>trust</i> yang tidak dijamin dengan nilai sebesar USD500.000.000 yang diterbitkan oleh Garuda Indonesia Global Sukuk Limited (dalam kapasitasnya sebagai penerbit dan dalam kapasitasnya sebagai <i>trustee</i>) yang ditetapkan berdasarkan suatu pernyataan <i>trust</i> tertanggal 3 Juni 2015 yang ditandatangani antara <i>trustee</i> , Perseroan dan The Hong Kong and Shanghai Banking Corporation Limited, sebagaimana diubah dari waktu ke waktu. |
| “Penerima Manfaat Ekuitas” | : Berarti setiap orang yang telah ditunjuk oleh Kreditur Yang Berhak Menerima Ekuitas untuk menerima manfaat dari setiap dari haknya yang terkait dengan tagihannya. |
| “Pemegang Rekening” | : Berarti pihak yang namanya tercatat sebagai pemilik Rekening Efek di KSEI yang meliputi Bank Kustodian dan/atau Perusahaan Efek dan/atau pihak lain yang disetujui oleh KSEI dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan di bidang pasar modal dan peraturan KSEI. |
| “Pemegang Saham” | : Berarti Pemegang Saham yang tercatat dalam DPS Perseroan. |

- “Pemerintah”** : Berarti Pemerintah Negara Republik Indonesia.
- “Penawaran Umum Terbatas II” atau “PUT II”** : Berarti penawaran atas sebanyak-banyaknya 63.210.504.593 (enam puluh tiga miliar dua ratus sepuluh juta lima ratus empat ribu lima ratus sembilan puluh tiga) Saham Baru Seri C dengan nilai nominal sebesar Rp196 per saham atau sebanyak-banyaknya 70,95% (tujuh puluh koma sembilan lima persen) dari modal ditempatkan dan disetor penuh setelah PUT II dengan Harga Pelaksanaan senilai Rp196 per saham sehingga jumlah dana yang akan diterima Perseroan dalam rangka PUT II ini sebanyak-banyaknya sebesar Rp12.389.258.900.228 (dua belas triliun tiga ratus delapan puluh sembilan miliar dua ratus lima puluh delapan juta sembilan ratus ribu dua ratus dua puluh delapan Rupiah). Setiap pemegang 10.000.000 (sepuluh juta) Saham Lama yang namanya tercatat dalam DPS Perseroan pada tanggal 14 Desember 2022 pukul 15.00 WIB berhak atas 24.418.256 (dua puluh empat juta empat ratus delapan belas ribu dua ratus lima puluh enam) HMETD, dimana setiap 1 (satu) HMETD memberikan hak kepada pemegangnya untuk membeli sebanyak 1 (satu) Saham Baru dengan Harga Pelaksanaan yang harus dibayar penuh pada saat mengajukan pemesanan pelaksanaan HMETD.
- “Penitipan Kolektif”** : Berarti penitipan atas Efek yang dimiliki bersama oleh lebih dari satu pihak yang kepentingannya diwakili oleh KSEI.
- “Periode Perdagangan”** : Berarti periode dimana Pemegang Saham dan/atau pemegang HMETD dapat menjual atau mengalihkan HMETD yang dimilikinya serta melaksanakan HMETD yang dimilikinya.
- “Perjanjian Pengelolaan Administrasi Saham”** : Berarti Akta Perjanjian Pengelolaan Administrasi Saham No. 53 tanggal 18 Oktober 2022, sebagaimana telah diubah dengan: (i) Addendum Pertama Perjanjian Pengelolaan Administrasi Saham No. 20 tanggal 8 November 2022, dan (ii) Addendum Kedua Perjanjian Pengelolaan Administrasi Saham No. 11 tanggal 2 Desember 2022 yang seluruhnya dibuat oleh dan antara Perseroan dengan BAE di hadapan Elizabeth Karina Leonita, SH., M.KN, Notaris di Kota Jakarta Selatan.
- “Perjanjian Penerbitan OWK”** : Berarti Perjanjian Penerbitan Obligasi Wajib Konversi tanggal 28 Desember 2020 antara Perseroan sebagai penerbit dengan Pemerintah Republik Indonesia CQ Menteri Keuangan CQ PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero) sebagai pemegang OWK.
- “Pernyataan Pendaftaran”** : Berarti pernyataan pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 ayat (19) UUPM juncto POJK No. 32/2015, berikut dokumen-dokumen yang diajukan oleh Perseroan kepada OJK dalam rangka PUT II, yang terdiri dari dokumen-dokumen yang wajib diajukan berikut lampiran-lampirannya, termasuk semua perubahan, tambahan, serta pembetulannya, yang telah disampaikan oleh Perseroan kepada OJK melalui surat No. GARUDA/JKTDZ/21778/2022 tanggal 18 Oktober 2022.
- “Pernyataan Pendaftaran Menjadi Efektif”** : Berarti berarti pemenuhan seluruh prosedur dan persyaratan sehubungan dengan Pernyataan Pendaftaran sesuai ketentuan Pasal 74 UUPM dan Peraturan OJK No. 32/POJK.04/2015 tanggal 16 Desember 2015 tentang Penambahan Modal Perusahaan Terbuka Dengan Memberikan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu yaitu:
- a. atas dasar lewatnya waktu, yakni:
 1. 45 (empat puluh lima) hari sejak tanggal Pernyataan Pendaftaran diterima OJK secara lengkap; atau
 2. 45 (empat puluh lima) hari sejak tanggal perubahan terakhir yang disampaikan Perseroan atau yang diminta OJK dipenuhi; atau
 - b. atas dasar pernyataan efektif dari OJK bahwa tidak ada lagi perubahan dan/atau tambahan informasi lebih lanjut yang diperlukan.
- Sebelum Pernyataan Pendaftaran menjadi efektif, seluruh informasi mengenai penerbitan HMETD wajib telah disampaikan kepada OJK secara lengkap termasuk kepastian harga pelaksanaan saham dan/atau Efek Bersifat Ekuitas lainnya.
- “Perseroan”** : Berarti PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, suatu perseroan terbatas terbuka yang berkedudukan di Jakarta Pusat yang didirikan menurut dan berdasarkan hukum dan peraturan perundang-undangan Negara Republik Indonesia.



- “Perusahaan Anak”** : Berarti adalah perusahaan yang laporan keuangannya dikonsolidasikan dengan laporan keuangan Perseroan.
- “Perusahaan Efek”** : Berarti pihak yang melakukan kegiatan usaha sebagai penjamin emisi efek, perantara pedagang efek dan/atau manajer investasi sebagaimana dimaksud dalam UUPM.
- “PMN”** : Berarti singkatan dari Penyertaan Modal Negara, yang diberikan kepada Perseroan melalui PMHMETD sebagai bentuk dukungan Pemerintah dalam rangka penyelamatan Perseroan dalam jumlah sebanyak-banyaknya Rp7.500.000.000.000 (tujuh triliun lima ratus miliar Rupiah).
- “PMTHMETD”** : Berarti konversi utang Perseroan menjadi sebanyak-banyaknya 21.329.763.265 (dua puluh satu miliar tiga ratus dua puluh sembilan juta tujuh ratus enam puluh tiga ribu dua ratus enam puluh lima) saham.
- “POJK No. 14/2019”** : Berarti Peraturan OJK No. 14/POJK.04/2019 tanggal 30 April 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 32/POJK.04/2015 tentang Penambahan Modal Perusahaan Terbuka Dengan Memberikan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu.
- “POJK No. 15/2020”** : Berarti Peraturan OJK No. 15/POJK.04/2020 tanggal 21 April 2020 tentang Rencana Penyelenggaraan Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan Terbuka.
- “POJK No. 17/2020”** : Berarti Peraturan OJK No. 17/POJK.04/2020 tanggal 20 April 2020 tentang Transaksi Material dan Perubahan Kegiatan Usaha.
- “POJK No. 30/2015”** : Berarti Peraturan OJK No. 30/POJK.04/2015 tanggal 22 Desember 2015 tentang Laporan Realisasi Penggunaan Dana Hasil Penawaran Umum.
- “POJK No. 31/2017”** : Berarti peraturan OJK No. 31/POJK.04/2017 tanggal 22 Juni 2017 tentang Pengeluaran Saham Dengan Nilai Nominal Berbeda.
- “POJK No. 32/2015”** : Berarti Peraturan OJK No. 32/POJK.04/2015 tanggal 22 Desember 2015 tentang Penambahan Modal Perusahaan Terbuka Dengan Memberikan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu, sebagaimana diubah dengan POJK No. 14/2019.
- “POJK No. 33/2015”** : Berarti Peraturan OJK No. 33/POJK.04/2015 tanggal 22 Desember 2015 tentang Bentuk dan Isi Prospektus Dalam Rangka Penambahan Modal Perusahaan Terbuka Dengan Memberikan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu.
- “POJK No. 33/2014”** : Berarti Peraturan OJK No. 33/POJK.04/2014 tanggal 8 Desember 2014 tentang Direksi dan Dewan Komisaris Emiten atau Perusahaan Publik.
- “POJK No. 34/2014”** : Berarti Peraturan OJK No. 34/POJK.04/2014 tanggal 8 Desember 2014 tentang Komite Nominasi dan Remunerasi Emiten atau Perusahaan Publik.
- “POJK No. 35/2014”** : Berarti Peraturan OJK NO. 35/POJK.04/2014 tanggal 8 Desember 2014 tentang Sekretaris Perusahaan Emiten atau Perusahaan Publik.
- “POJK No. 42/2020”** : Berarti Peraturan OJK No. 42/POJK.04/2020 tanggal 1 Juli 2020 tentang Transaksi Afiliasi dan Transaksi Benturan Kepentingan.
- “POJK No. 55/2015”** : Berarti Peraturan OJK No. 55/POJK.04/2015 tanggal 29 Desember 2015 tentang Pembentukan dan Pedoman Pelaksanaan Kerja Komite Audit.
- “POJK No. 56/2015”** : Berarti Peraturan OJK No. 56/POJK.04/2015 tanggal 23 Desember 2015 tentang Pembentukan dan Pedoman Penyusunan Piagam Unit Audit Internal.
- “Prospektus”** : Berarti setiap informasi tertulis yang disusun dan diterbitkan oleh Perseroan sehubungan dengan PUT II sesuai dengan ketentuan Pasal 1 ayat (26) UUPM juncto POJK No. 33/2015.

| | | |
|--|---|---|
| “PSAK” | : | Berarti singkatan dari Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan. |
| “Putusan Homologasi” | : | Putusan Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat No. 425/Pdt.Sus-PKPU/2021/PN.Niaga.Jkt.Pst tanggal 27 Juni 2022 dalam rangka menghomologasi atau mengesahkan Rencana Perdamaian. |
| “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 dan Perusahaan Efek dan/atau Bank Kustodian. |
| “Rp” | : | Berarti Rupiah, mata uang sah negara Republik Indonesia. |
| “Rencana Perdamaian atau Perjanjian Perdamaian” | : | Berarti rencana perdamaian yang diusulkan oleh Perseroan pada tanggal 17 Juni 2022 di Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, telah disetujui oleh para kreditor terverifikasi pada tanggal 17 Juni 2022 dan telah dihomologasi berdasarkan Putusan Homologasi. |
| “RUPS” | : | Berarti singkatan dari Rapat Umum Pemegang Saham, yaitu rapat umum para Pemegang Saham yang diselenggarakan sesuai dengan ketentuan-ketentuan anggaran dasar Perseroan, UUPT dan UUPM serta peraturan-peraturan pelaksanaannya. |
| “RUPSLB” | : | Berarti singkatan dari Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa, yaitu rapat yang diselenggarakan sesuai dengan ketentuan anggaran dasar Perseroan, UUPT dan UUPM serta peraturan-peraturan pelaksanaannya. |
| “Saham Baru” | : | Berarti saham biasa atas nama Seri C yang akan dikeluarkan oleh Perseroan dalam PUT II ini dalam jumlah sebanyak-banyaknya 63.210.504.593 (enam puluh tiga miliar dua ratus sepuluh juta lima ratus empat ribu lima ratus sembilan puluh tiga) saham biasa atas nama Seri C dengan nilai nominal sebesar Rp196 per saham. |
| “Saham Lama” | : | Berarti saham biasa atas nama yang telah ditempatkan dan disetor penuh oleh Pemegang Saham Perseroan pada tanggal Prospektus ini diterbitkan. |
| “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 HMETD, yang dapat diperdagangkan selama periode perdagangan HMETD. |
| “Tanggal Homologasi” | : | Berarti tanggal Rencana Perdamaian dihomologasi atau disahkan oleh Majelis Hakim atas Perkara No. 425/Pdt.Sus-PKPU/2021/PN.Niaga.Jkt.Pst di Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, terlepas dari adanya upaya kasasi atau upaya hukum lainnya terhadap homologasi Rencana Perdamaian ini oleh Majelis Hakim No. 425/Pdt.Sus-PKPU/2021/PN.Niaga.Jkt.Pst, yaitu tanggal 27 Juni 2022. |
| “Tanggal Penjatahan” | : | Berarti tanggal dilakukannya penjatahan saham. |
| “Transaksi Afiliasi” | : | Berarti transaksi sebagaimana dimaksud dalam POJK No. 42/2020. |
| “Tim Privatisasi” | : | Berarti tim yang dibentuk oleh Direktur Utama Perseroan dalam rangka mendukung proses Privatisasi Perseroan yang beranggotakan perwakilan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, perwakilan Kementerian Keuangan, perwakilan Kementerian Badan Usaha Milik Negara dan perwakilan Perseroan. |
| “USD” | : | Berarti 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. |



- “Undang-Undang Pasar Modal” atau “UUPM”** : Berarti Undang-Undang No. 8 Tahun 1995 tanggal 10 November 1995 tentang Pasar Modal, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 No. 64, Tambahan No. 3608.
- “UUPT”** : Berarti Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tanggal 16 Agustus 2007 tentang Perseroan Terbatas, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 No. 106, Tambahan No. 4756, sebagaimana diubah dengan Undang-Undang No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 No. 245, Tambahan No. 6573.
- “Vendor MRO”** : Berarti para kreditur yang merupakan vendor Perseroan yang barang dan/atau jasanya berkaitan dengan perawatan, perbaikan dan/atau *overhaul* harus sama dengan pesawat dan/atau mesin yang memiliki tagihan kepada Perseroan, yaitu Rolls-Royce Plc, Rolls-Royce Total Care Services Limited, Rolls-Royce Leasing Limited dan CFM International, Inc.

DEFINISI DAN SINGKATAN TEKNIS KEGIATAN USAHA PERSEROAN

| | |
|-------------------|--|
| “AFTK” | : Berarti <i>Available Freight Ton Kilometers</i> yaitu jumlah penerbangan dalam kilometer dikalikan dengan kapasitas tersedia untuk kargo dalam ton. |
| “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. |
| “CLF” | : Berarti <i>Cargo Load Factor</i> yaitu RFTK dibagi dengan AFTK. |
| “Code Share” | : Berarti perjanjian dimana dua atau lebih maskapai penerbangan dapat menggunakan penerbangan yang sama. |
| “FSC” | : Berarti <i>Full Service Carrier</i> , dimana berdasarkan UU Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 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. |
| “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. |
| “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. |
| “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 |
| “Passenger Yield” | : Berarti pendapatan penumpang berjadwal per RPK. |
| “PDP” | : Berarti <i>Pre-delivery Deposit Payments</i> yaitu pembayaran cicilan uang muka pembelian pesawat sebelum penyerahan pesawat. |
| “PLF” | : Berarti <i>Passenger Load Factor</i> yaitu jumlah penumpang yang membayar yang diangkut sebagai suatu persentase dari kursi yang tersedia. |
| “RFTK” | : Berarti <i>Revenue Freight Ton Kilometers</i> , yaitu jumlah penerbangan dalam kilometer dikalikan dengan pendapatan kargo dalam ton. |
| “RPK” | : Berarti <i>Revenue Passenger Kilometers</i> yaitu jumlah penumpang berbayar dikalikan dengan jarak kilometer yang diterbangi. |
| “SLF” | : Berarti <i>Seat Load Factor</i> yaitu persentase kapasitas dari tempat duduk yang dipergunakan. |

SINGKATAN NAMA PERUSAHAAN

| | | |
|-----------------------|---|--|
| “Aerowisata” | : | Berarti PT Aero Wisata |
| “Asyst” | : | Berarti PT Aero Systems Indonesia |
| “Citilink” | : | Berarti PT Citilink Indonesia |
| “GIHF” | : | Berarti Garuda Indonesia Holiday France S.A.S |
| “GMF AeroAsia” | : | Berarti PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia Tbk |
| “Sabre” | : | Berarti PT Sabre Travel Network Indonesia |

RINGKASAN

Ringkasan di bawah ini dibuat atas dasar fakta-fakta serta pertimbangan-pertimbangan penting yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dan harus dibaca dalam kaitannya dengan informasi lain yang lebih rinci, termasuk laporan keuangan konsolidasian Grup beserta catatan atas laporan keuangan konsolidasian terkait, yang laporannya tidak tercantum dalam Prospektus ini, serta faktor risiko, yang tercantum dalam Prospektus ini. Semua informasi keuangan yang tercantum dalam Prospektus ini bersumber dari laporan keuangan konsolidasian Grup, yang dinyatakan dalam mata uang Rupiah dan disajikan sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

1. Keterangan Tentang PUT II, PMTHMETD dan Konversi OWK

Struktur Permodalan dan Susunan Pemegang Saham Perseroan

Berdasarkan (i) (Akta No. 89 tanggal 28 November 2022, dibuat di hadapan Elizabeth Karina Leonita, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta Selatan, yang telah disetujui oleh Menkumham melalui Keputusan No. AHU-086201.AH.01.02.Tahun 2022 tanggal 28 November 2022 dan telah diberitahukan kepada Menkumham sesuai dengan Surat No. AHU-AH.01.03-0318421 tanggal 28 November 2022 tentang Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar dan (ii) DPS per 31 Oktober 2022, berikut merupakan struktur permodalan dan susunan Pemegang Saham pada saat Keterbukaan Informasi diumumkan:

| Modal saham terdiri dari saham Seri A dan saham biasa atas nama Seri B dengan nilai nominal Rp459,- | | | |
|---|------------------------|---------------------------|---------------|
| | Jumlah Saham | Nilai Nominal | % |
| Modal Dasar | | | |
| - Saham Seri A Dwiwarna | 1 | 459 | |
| - Saham Biasa Atas Nama Seri B | 25.886.576.253 | 11.881.938.500.127 | |
| - Saham Biasa Atas Nama Seri C | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | |
| Jumlah Modal Dasar | 207.752.981.875 | 47.527.754.002.302 | |
| Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh | | | |
| Saham Seri A Dwiwarna | | | |
| - Negara Republik Indonesia | 1 | 459 | 0,00 |
| Saham Biasa Atas Nama Seri B | | | |
| - Negara Republik Indonesia | 15.670.777.620 | 7.192.886.927.580 | 60,54 |
| - PT Trans Airways | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 28,27 |
| - Tumpal Manumpak Hutapea | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 |
| - Masyarakat (masing-masing <5%) | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 11,19 |
| Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh | 25.886.576.254 | 11.881.938.500.586 | 100,00 |
| Jumlah Saham dalam Portepel | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | |

Penawaran Umum Terbatas II (PUT II)

| | |
|----------------------------------|---|
| Jenis Penawaran | : HMETD |
| Nilai Nominal | : Rp196 per saham |
| Harga Pelaksanaan | : Rp196 per saham |
| Rasio Konversi | : 10.000.000 Saham Lama berhak atas 24.418.256 HMETD |
| Dilusi Kepemilikan | : Sebesar-besarnya 70,95% setelah pelaksanaan PUT II dengan Harga Pelaksanaan senilai Rp196 per saham |
| Periode Perdagangan HMETD | : 16 – 22 Desember 2022 |
| Periode Pelaksanaan HMETD | : 16 – 22 Desember 2022 |
| Tanggal Pencatatan Efek di Bursa | : 16 Desember 2022 |
| Pencatatan | : BEI |

PT Trans Airways tidak melaksanakan HMETD dan hanya Pemerintah dan seluruh Pemegang Saham publik yang melaksanakan HMETD dengan nilai nominal saham Seri C sebesar Rp196 per saham, sehingga struktur permodalan dan susunan Pemegang Saham setelah PUT II secara proforma adalah sebagai berikut:

| | Sebelum PUT II | | | Setelah PUT II | | |
|--|---|---------------------------|---------------|------------------------|---------------------------|---------------|
| | Saham Seri A dan saham Seri B memiliki nilai nominal per saham Rp459, sementara saham Seri C memiliki nilai nominal per saham Rp196 | | | | | |
| | Jumlah Saham | Nilai Nominal (Rp) | % | Jumlah Saham | Nilai Nominal (Rp) | % |
| Modal Dasar | | | | | | |
| Saham Seri A Dwiwarna | 1 | 459 | | 1 | 459 | |
| Saham Seri B | 25.886.576.253 | 11.881.938.500.127 | | 25.886.576.253 | 11.881.938.500.127 | |
| Saham Seri C | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | |
| Jumlah Modal Dasar | 207.752.981.875 | 47.527.754.002.302 | | 207.752.981.875 | 47.527.754.002.302 | |
| Pemerintah Republik Indonesia | | | | | | |
| Saham Seri A Dwiwarna | 1 | 459 | 0,00 | 1 | 459 | 0,00 |
| Saham Seri B | 15.670.777.620 | 7.192.886.927.580 | 60,54 | 15.670.777.620 | 7.192.886.927.580 | 22,00 |
| Saham Seri C | - | - | - | 38.265.305.967 | 7.499.999.969.532 | 53,72 |
| Sub-total | 15.670.777.621 | 7.192.886.928.039 | 60,54 | 53.936.083.588 | 14.692.886.897.571 | 75,72 |
| PT Trans Airways | | | | | | |
| Saham Seri B | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 28,27 | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 10,27 |
| Sub-total | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 28,27 | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 10,27 |
| Tumpal Manupak Hutapea | | | | | | |
| Saham Seri B | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 |
| Saham Seri C | - | - | - | 63.861 | 12.516.756 | 0,00 |
| Sub-total | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 | 90.014 | 24.520.983 | 0,00 |
| Masyarakat | | | | | | |
| Saham Seri B | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 11,19 | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 4,07 |
| Saham Seri C | - | - | - | 7.078.789.459 | 1.387.442.733.964 | 9,94 |
| Sub-total | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 11,19 | 9.977.763.677 | 2.718.071.900.026 | 14,01 |
| Modal Ditempatkan & Disetor Penuh | 25.886.576.254 | 11.881.938.500.586 | 100,00 | 71.230.735.541 | 20.769.393.720.838 | 100,00 |
| Jumlah Saham dalam Portepel | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | | 136.522.246.334 | 26.758.360.281.464 | |

Hanya Pemerintah yang melaksanakan HMETD dengan nilai nominal saham Seri C sebesar Rp196 per saham, sehingga struktur permodalan dan susunan Pemegang Saham setelah PUT II secara proforma adalah sebagai berikut:

| | Sebelum PUT II | | | Setelah PUT II | | |
|--|---|---------------------------|---------------|------------------------|---------------------------|---------------|
| | Saham Seri A dan saham Seri B memiliki nilai nominal per saham Rp459, sementara saham Seri C memiliki nilai nominal per saham Rp196 | | | | | |
| | Jumlah Saham | Nilai Nominal (Rp) | % | Jumlah Saham | Nilai Nominal (Rp) | % |
| Modal Dasar | | | | | | |
| Saham Seri A Dwiwarna | 1 | 459 | | 1 | 459 | |
| Saham Seri B | 25.886.576.253 | 11.881.938.500.127 | | 25.886.576.253 | 11.881.938.500.127 | |
| Saham Seri C | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | |
| Jumlah Modal Dasar | 207.752.981.875 | 47.527.754.002.302 | | 207.752.981.875 | 47.527.754.002.302 | |
| Pemerintah Republik Indonesia | | | | | | |
| Saham Seri A Dwiwarna | 1 | 459 | 0,00 | 1 | 459 | 0,00 |
| Saham Seri B | 15.670.777.620 | 7.192.886.927.580 | 60,54 | 15.670.777.620 | 7.192.886.927.580 | 24,43 |
| Saham Seri C | - | - | - | 38.265.305.967 | 7.499.999.969.532 | 59,65 |
| Sub-total | 15.670.777.621 | 7.192.886.928.039 | 60,54 | 53.936.083.588 | 14.692.886.897.571 | 84,08 |
| PT Trans Airways | | | | | | |
| Saham Seri B | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 28,26 | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 11,41 |
| Sub-total | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 28,26 | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 11,41 |
| Tumpal Manupak Hutapea | | | | | | |
| Saham Seri B | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 |
| Sub-total | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 |
| Masyarakat | | | | | | |
| Saham Seri B | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 11,20 | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 4,52 |
| Sub-total | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 11,20 | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 4,52 |
| Modal Ditempatkan & Disetor Penuh | 25.886.576.254 | 11.881.938.500.586 | 100,00 | 64.151.882.221 | 19.381.938.470.118 | 100,00 |
| Jumlah Saham dalam Portepel | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | | 143.601.099.654 | 28.145.815.532.226 | |

Dalam hal HMETD yang ditawarkan dalam PUT II ini tidak dilaksanakan seluruhnya oleh Pemegang Saham, sehingga terdapat sisa Saham Baru dari jumlah yang ditawarkan, maka sisa tersebut tidak akan dikeluarkan Perseroan dari portepel.

Pemegang Saham yang tidak menggunakan haknya untuk melaksanakan HMETD dapat terdilusi sebesar maksimum 70,95% setelah dilaksanakannya PUT II.

2. Rencana Penggunaan Dana yang Diperoleh dari Hasil PUT II

Seluruh dana hasil pelaksanaan PUT II, setelah dikurangi dengan biaya-biaya emisi, akan digunakan Perseroan dengan prioritas peruntukan sebagai berikut:

Kondisi I: Apabila penerimaan PUT II hanya berasal dari Pemerintah yang melaksanakan haknya melalui PMN sebesar Rp7,5 triliun, maka dana tersebut, setelah dikurangi dengan biaya-biaya emisi, akan digunakan Perseroan dengan prioritas peruntukan sebagai berikut:

1. Sekitar 60% atau sebesar Rp4,5 triliun akan digunakan untuk *maintenance*, restorasi dan pemenuhan *maintenance reserve*; dan
2. Sekitar 40% atau sebesar Rp3 triliun akan digunakan untuk modal kerja yang mencakup bahan bakar, biaya sewa pesawat dan pembayaran biaya restrukturisasi Perseroan.

Kondisi II: Apabila seluruh Pemegang Saham melaksanakan haknya dalam PUT II, di mana jumlah maksimum penerimaan PUT II sebesar Rp12,4 triliun, maka dana tersebut, setelah dikurangi dengan biaya-biaya emisi, akan digunakan Perseroan dengan prioritas peruntukan sebagai berikut:

1. Sekitar 36% atau sebesar Rp4,5 triliun akan digunakan untuk *maintenance*, restorasi dan pemenuhan *maintenance reserve*.
2. Setelah Perseroan menggunakan dana PUT II seluruhnya sebesar Rp4,5 triliun, maka sisa dana dari PUT II akan digunakan untuk modal kerja yang termasuk, namun tidak terbatas pada biaya bahan bakar, biaya sewa pesawat dan pembayaran biaya restrukturisasi Perseroan.

Dalam hal dana yang diperoleh dari PMHMETD tidak mencukupi untuk mendanai seluruh rencana penggunaan dana, maka urutan prioritas penggunaan dana tetap mengikuti prioritas peruntukan sebagaimana disebutkan di atas.

Keterangan lebih lanjut mengenai rencana penggunaan dana yang diperoleh dari hasil PUT II dapat dilihat pada Bab II Rencana Penggunaan Dana yang Diperoleh dari Hasil PUT II di Prospektus ini.

3. Ikhtisar Data Keuangan Penting

Calon investor harus membaca ikhtisar data keuangan penting yang disajikan di bawah ini bersama dengan laporan keuangan konsolidasian Grup beserta catatan atas laporan keuangan. Investor juga harus membaca Bab V Prospektus ini yang berjudul Analisis dan Pembahasan oleh Manajemen.

Ikhtisar data keuangan penting pada tanggal dan untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022 dan pada tanggal dan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021 dan 2020 yang disajikan di bawah ini diambil dari laporan keuangan konsolidasian interim Grup yang telah diaudit pada tanggal dan untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022, laporan keuangan konsolidasian Grup pada tanggal dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021 dan laporan keuangan konsolidasian Grup pada tanggal dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2020, beserta catatan atas laporan-laporan keuangan konsolidasian tersebut.

Laporan keuangan konsolidasian interim Grup pada tanggal dan untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022, telah disusun oleh Manajemen Perseroan sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan Indonesia dan telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (“KAP”) Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) sesuai dengan standar audit yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia (“IAPI”), dengan opini tanpa modifikasian dengan penekanan suatu hal tentang ketidakpastian material yang terkait dengan kelangsungan usaha dalam laporannya yang diterbitkan kembali pada tanggal 9 November 2022, yang ditandatangani oleh Drs. Irhoan Tanudiredja, CPA (Registrasi Akuntan Publik No. AP 0226).

Laporan keuangan konsolidasian Grup pada tanggal dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021, telah di audit oleh KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) dengan opini tanpa modifikasian dengan paragraf penekanan suatu hal tentang ketidakpastian material yang terkait dengan kelangsungan usaha berdasarkan laporan auditor pada tanggal 11 Juli 2022 yang ditandatangani oleh Drs. Irhoan Tanudiredja, CPA (Registrasi Akuntan Publik No. AP 0226).

Laporan keuangan konsolidasian Grup pada tanggal dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2020 telah di audit oleh KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) dengan opini tidak menyatakan pendapat pada tanggal 15 Juli 2021 yang ditandatangani oleh Daniel Kohar S.E., CPA (Registrasi Akuntan Publik No. AP 1130). Opini tidak menyatakan pendapat diberikan karena auditor tidak dapat memperoleh bukti audit yang cukup dan tepat untuk mendukung asumsi bahwa rencana manajemen dapat dicapai dalam jangka waktu yang diperlukan untuk memitigasi ketidakpastian material yang dapat menimbulkan keraguan signifikan tentang kemampuan Grup untuk mempertahankan kelangsungan usahanya, yang mana hal tersebut dibutuhkan oleh auditor untuk menyediakan suatu basis bagi opini auditnya atas laporan keuangan yang diterbitkan pada tanggal 15 Juli 2021.

Laporan keuangan konsolidasian Grup yang telah diaudit tersebut tidak dicantumkan dalam Prospektus ini namun disertakan dalam informasi Perseroan ke BEI dan dapat diakses melalui www.idx.co.id.

Informasi keuangan konsolidasian interim Grup untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2021 pada tabel di bawah ini diambil dari laporan keuangan konsolidasian interim Grup pada tanggal dan untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022 yang muncul sebagai periode komparatif atas laporan keuangan konsolidasian interim yang telah diaudit tersebut. Informasi keuangan konsolidasian interim Grup untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2021 tidak diaudit dan tidak direviu. KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) tidak melakukan audit, reviu atau melakukan prosedur apapun untuk informasi keuangan konsolidasian tersebut.

IKHTISAR LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN

(dalam USD)

| | 30 Juni | | 31 Desember | |
|---------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------|
| | 2022 | 2021 | 2021 | 2020 |
| Total aset lancar | 388.924.186 | 305.725.029 | 536.547.176 | |
| Total aset tidak lancar | 5.470.686.603 | 6.887.020.331 | 10.253.433.231 | |
| Total liabilitas jangka pendek | 2.160.871.238 | 5.771.313.185 | 4.294.797.755 | |
| Total liabilitas jangka panjang | 6.049.283.863 | 7.531.491.890 | 8.438.206.899 | |
| Total ekuitas | (2.350.544.312) | (6.110.059.715) | (1.943.024.247) | |

IKHTISAR LAPORAN LABA RUGI DAN PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN KONSOLIDASIAN

(dalam USD)

| | Untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni | | Untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember | |
|--|---|-----------------|--|-----------------|
| | 2022 | 2021* | 2021 | 2020 |
| Pendapatan usaha | 878.695.168 | 696.803.361 | 1.336.678.470 | 1.492.331.099 |
| Beban usaha | (1.218.766.672) | (1.380.340.315) | (2.609.022.290) | (3.303.826.643) |
| Pendapatan/(beban) usaha lainnya | 4.343.953.442 | (301.710.153) | (3.260.209.996) | (781.087.991) |
| Labal/(rugi) sebelum pajak | 4.003.881.938 | (985.247.107) | (4.532.553.816) | (2.592.583.535) |
| (Beban)/manfaat pajak | (245.149.942) | 83.592.080 | 358.549.048 | 115.950.186 |
| Labal/(rugi) periode/tahun berjalan | 3.758.731.996 | (901.655.027) | (4.174.004.768) | (2.476.633.349) |
| Total penghasilan/(kerugian) komprehensif lain | 783.407 | (3.273.936) | 11.467.202 | (29.715.589) |
| Total penghasilan/(kerugian) komprehensif periode/tahun berjalan | 3.759.515.403 | (904.928.963) | (4.162.537.566) | (2.506.348.938) |
| Labal/(rugi) per saham dasar (dalam nilai penuh) | 0,14530 | (0,03472) | (0,16068) | (0,09437) |

**tidak diaudit dan tidak direviu*

IKHTISAR LAPORAN ARUS KAS KONSOLIDASIAN

(dalam USD)

| | 30 Juni | | 31 Desember | |
|---|--------------------|----------------------|----------------------|---------------------|
| | 2022 | 2021 | 2021 | 2020 |
| Kas bersih diperoleh dari aktivitas operasi | 176.613.051 | 56.330.935 | 82.404.022 | 110.374.162 |
| Kas bersih digunakan untuk aktivitas investasi | (65.026.551) | (203.139.418) | (245.854.660) | (55.943.496) |
| Kas bersih (digunakan untuk)/diperoleh dari aktivitas pendanaan | (34.013.280) | 26.636.604 | 21.541.125 | (150.932.442) |
| KENAIKAN/(PENURUNAN) BERSIH KAS DAN SETARA KAS | 77.573.220 | (120.171.879) | (141.909.513) | (96.501.776) |
| KAS DAN SETARA KAS AWAL PERIODE/TAHUN | 54.442.439 | 199.133.631 | 199.133.631 | 297.411.014 |
| Pengaruh perubahan kurs mata uang asing | (1.478.385) | (2.334.835) | (2.781.679) | (1.775.607) |
| KAS DAN SETARA KAS AKHIR PERIODE/TAHUN | 130.537.274 | 76.626.917 | 54.442.439 | 199.133.631 |

RASIO-RASIO KEUANGAN

| | 30 Juni | | 31 Desember | |
|---|---------|----------|-------------|-----------|
| | 2022 | 2021 | 2021 | 2020 |
| RASIO PERTUMBUHAN (%) | | | | |
| Pendapatan Usaha | 26,10 | -24,04 | -10,43 | -67,36 |
| Beban Usaha | -11,71 | -16,00 | -21,03 | -25,87 |
| Laba (Rugi) Bersih | 516,87 | 24,66 | -68,54 | -5.457,04 |
| Jumlah Aset | -42,07 | -1,67 | -33,34 | 142,16 |
| Jumlah Liabilitas | -36,66 | 25,03 | 4,47 | 228,76 |
| Jumlah Ekuitas | -17,48 | 3.426,27 | -214,46 | -433,52 |
| RASIO USAHA (%) | | | | |
| Laba (Rugi) Bersih / Pendapatan Usaha | 427,76 | 129,40 | -312,27 | -165,96 |
| Laba (Rugi) Bersih / Jumlah Ekuitas | 159,91 | 31,66 | 68,31 | 127,46 |
| Laba (Rugi) Bersih / Jumlah Aset | 64,15 | 8,91 | -58,03 | -22,95 |
| RASIO KEUANGAN (%) | | | | |
| Aset Lancar / Liabilitas Jangka Pendek | 18,00 | 7,98 | 5,30 | 12,49 |
| Jumlah Liabilitas / Jumlah Ekuitas | -349,29 | -455,01 | -217,72 | -655,32 |
| Jumlah Liabilitas / Jumlah Aset | 140,11 | 128,17 | 184,95 | 118,01 |
| <i>Interest Coverage Ratio (ICR)</i> | 2.274 | -271 | -772 | -409 |
| <i>Debt Service Coverage Ratio (DSCR)</i> | 117 | -13 | -59 | -34 |

Keterangan lebih lengkap mengenai Ikhtisar Data Keuangan Grup dapat dilihat pada Bab IV dalam Prospektus ini.

4. Faktor Risiko

- A. RISIKO UTAMA YANG MEMPUNYAI PENGARUH SIGNIFIKAN TERHADAP KELANGSUNGAN USAHA PERSEROAN
- Risiko likuiditas Perseroan akan terganggu apabila dana hasil PUT II tidak terealisasi sampai dengan batas waktu tenggat
 - Risiko tidak terpenuhinya Perjanjian Perdamaian yang telah dihomologasi
- B. RISIKO TERKAIT KEGIATAN USAHA PERSEROAN
- Risiko perubahan peraturan terkait ketentuan/pembatasan transportasi udara selama masa pandemi berpengaruh terhadap kelangsungan bisnis Perseroan
 - Risiko keterbatasan armada pesawat dapat berpengaruh signifikan terhadap pendapatan Perseroan
 - Risiko nilai tukar mata uang asing
 - Risiko fluktuasi harga minyak
 - Risiko reputasi
 - Risiko persaingan usaha
- C. RISIKO UMUM
- Risiko ketidakpastian ekonomi Indonesia akibat resesi ekonomi tahun 2023
 - Risiko bencana alam yang berdampak terhadap okupansi pesawat
 - Risiko tuntutan atau gugatan hukum
- D. RISIKO TERKAIT INVESTASI PADA SAHAM PERSEROAN
- Risiko fluktuasi harga perdagangan saham Perseroan
 - Risiko perdagangan saham Perseroan tidak likuid
 - Risiko ketidakmampuan perseroan untuk membayar dividen

5. Kebijakan Dividen

Seluruh saham Perseroan yang telah ditempatkan, termasuk saham baru yang ditawarkan dalam PUT II ini, mempunyai hak yang sama dan sederajat dalam segala hal dengan saham yang telah disetor penuh lainnya, termasuk hak atas dividen sesuai dengan ketentuan anggaran dasar Perseroan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, keputusan mengenai pembagian dividen ditetapkan berdasarkan keputusan Pemegang Saham pada RUPS Tahunan berdasarkan rekomendasi Direksi. Perseroan dapat membagikan dividen pada tahun dimana Perseroan mencatatkan saldo laba ditahan positif dan setelah dikurangi dengan cadangan berdasarkan UUPT.

Rekomendasi, penetapan jumlah dan pembagian dividen akan diusulkan oleh Direksi dan disetujui oleh Dewan Komisaris berdasarkan kebijaksanaan mereka dan akan tergantung pada sejumlah faktor termasuk laba bersih Perseroan, ketersediaan cadangan wajib, kebutuhan belanja modal, hasil operasi, arus kas dan pembayaran dividen kas oleh Perusahaan Anak. Hal tersebut selanjutnya bergantung pada berbagai macam faktor meliputi keberhasilan dalam mengimplementasikan strategi bisnis, keuangan, persaingan dan peraturan yang berlaku, kondisi perekonomian secara umum dan faktor-faktor lain yang spesifik terkait Perseroan dan industri Perseroan. Sebagian besar faktor tersebut berada di luar kendali Perseroan. Dengan mempertimbangkan faktor-faktor sebagaimana tersebut di atas, Direksi Perseroan dapat memberikan usulan pembagian dividen tunai kepada Pemegang Saham sebanyak-banyaknya 30% dari laba tahun berjalan.

6. Keterangan Singkat Tentang Perseroan

Riwayat Singkat

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk ("**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 mendapat pengesahan oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia Serikat dalam keputusannya tertanggal 31 Maret 1950 dengan No. J.A. 5/12/10, telah didaftarkan dalam buku register di Kantor Pengadilan Negeri di Jakarta di bawah No. 327 pada tanggal 24 April 1950 dan telah diumumkan dalam BNRI 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 Perseroan 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 Perseroan Negara (P.N.) Perhubungan Udara "Garuda Indonesian Airways" menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), di mana dengan dilakukannya penyesuaian tersebut, Perseroan 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 Ardjasmata, 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 BNRI No. 68, tanggal 26 Agustus 1975, Tambahan No. 434 ("**Akta Pendirian Perseroan**").

Akta Pendirian tersebut selanjutnya beberapa kali telah diubah dan terakhir kali diubah dengan Akta No. 89 tanggal 28 November 2022, dibuat di hadapan Elizabeth Karina Leonita, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta Selatan yang telah disetujui oleh Menkumham melalui Keputusan No. AHU-086201.AH.01.02.Tahun 2022 tanggal 28 November 2022 dan telah diberitahukan kepada Menkumham sesuai dengan Surat No. AHU-AH.01.03-0318421 tanggal 28 November 2022 tentang Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar yang meningkatkan modal dasar dari semula Rp13.770.000.000.000 (yang terbagi atas 1 (satu) saham seri A Dwiwarna dan 29.999.999.999 saham seri B, dengan masing-masing saham bernilai nominal Rp459) menjadi Rp47.527.754.002.302 (yang terbagi atas 1 (satu) saham seri A Dwiwarna dengan nilai nominal Rp459, 25.886.576.253 saham seri B dengan nilai nominal Rp459 dan 181.866.405.621 saham seri C dengan nilai nominal Rp196) ("**Anggaran Dasar Perseroan**").

Kegiatan Usaha

Merujuk pada pasal 3 Anggaran Dasar Perseroan, ruang lingkup kegiatan usaha Perseroan mencakup kegiatan usaha utama dan pendukung sesuai ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku seperti dijabarkan berikut:

Kegiatan Usaha Perseroan adalah sebagai berikut.

1. Angkutan Udara Niaga
 - a. Angkutan udara berjadwal dalam negeri umum untuk penumpang atau penumpang dan kargo;
 - b. Angkutan udara berjadwal luar negeri untuk penumpang atau penumpang dan kargo;
 - c. Angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri untuk penumpang atau penumpang dan kargo;
 - d. Angkutan udara tidak berjadwal lainnya;
 - e. Angkutan udara untuk penumpang lainnya;
 - f. Angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri untuk kargo;
 - g. Angkutan udara niaga berjadwal luar negeri untuk barang;
 - h. Angkutan udara niaga tidak berjadwal dalam negeri untuk penumpang atau penumpang dan kargo;
 - i. Angkutan udara tidak berjadwal dalam negeri untuk kargo;
 - j. Angkutan multimoda;
 - k. Aktivitas kebandarudaraan;
 - l. Penanganan kargo (bongkar muat barang);
2. Industri Pengolahan
 - a. Reparasi alat ukur, alat uji dan peralatan navigasi dan pengontrol;
 - b. Reparasi pesawat terbang
3. Informasi dan komunikasi
 - a. Aktivitas teknologi informasi dan jasa komputer lainnya;
 - b. Aktivitas pemrograman komputer lainnya;
 - c. Aktivitas pengembangan aplikasi perdagangan melalui internet (*e-commerce*)
4. Jasa (aktivitas profesional, ilmiah dan teknis)
 - a. Aktivitas konsultasi transportasi
 - b. Aktivitas konsultasi manajemen lainnya;
5. Pendidikan
 - a. Satuan pendidikan kerja sama pendidikan nonformal;
 - b. Pendidikan lainnya swasta;
 - c. Pendidikan awak pesawat dan jasa angkutan udara khusus pendidikan awak pesawat.
6. Aktivitas kesehatan manusia (termasuk perdagangan)
 - a. Aktivitas poliklinik swasta;
 - b. Aktivitas rumah sakit lainnya
 - c. Perdagangan eceran barang dan obat farmasi untuk manusia di apotik

Selain kegiatan usaha utama sebagaimana disebutkan di atas, Perseroan dapat melakukan kegiatan usaha penunjang/pendukung dalam rangka optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki sebagai berikut:

1. Pergudangan dan penyimpanan
 - a. Pergudangan dan penyimpanan
 - b. Aktivitas *cold storage*
 - c. Aktivitas *bounded warehousing* atau wilayah kawasan berikat
 - d. Pergudangan dan penyimpanan lainnya;
2. *Real estate*: *Real estate* yang dimiliki sendiri atau disewa.
3. Aktivitas penyewaan dan sewa guna usaha tanpa hak opsi, agen perjalanan penyelenggara tur dan jasa reservasi lainnya
 - a. Jasa informasi pariwisata;
 - b. Aktivitas biro perjalanan wisata;
 - c. Aktivitas penyewaan dan sewa guna usaha tanpa hak opsi alat transportasi udara

Namun, kegiatan usaha yang telah benar-benar dijalankan saat ini adalah kegiatan usaha angkutan udara niaga (baik berjadwal dan tidak baerjadwal).

I. PENAWARAN UMUM TERBATAS

Dalam rangka pelaksanaan PUT II, para Pemegang Saham telah menyetujui rencana penambahan modal dengan memberikan HMETD dalam Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa Lanjutan ("**RUPSLB Lanjutan**") tanggal 14 Oktober 2022 yang telah dituangkan dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat Perusahaan Perseroan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia Tbk No. 39 tanggal 14 Oktober 2022, dibuat di hadapan Elizabeth Karina Leonita, SH., M.Kn, Notaris di Jakarta Selatan, dengan rangkuman hasil keputusan, antara lain, sebagai berikut:

1. Menyetujui peningkatan modal dasar Perseroan dari semula sebesar Rp13.770.000.000.000 menjadi sebanyak-banyaknya sebesar Rp66.279.570.202.664 dan oleh karenanya mengubah Pasal 4 ayat 1 Anggaran Dasar mengenai perubahan modal dasar Perseroan.
2. Menyetujui rencana Perseroan untuk:
 - a. Melaksanakan penambahan modal dengan memberikan HMETD dengan menerbitkan sebanyak-banyaknya 68.072.851.378 saham sesuai dengan POJK No. 14/2019 ("**PUT II**").
 - b. Melakukan konversi utang Perseroan kepada krediturnya sehubungan dengan Putusan Homologasi PKPU, dengan menerbitkan sebanyak-banyaknya 22.970.514.286 saham melalui penambahan modal tanpa memberikan HMETD, sebagai hasil konversi utang menjadi saham sesuai dengan POJK No. 14/2019 ("**PMTHMETD**", dan bersama-sama dengan PUT II "**Penambahan Modal**").
 - c. Sehubungan dengan keputusan tersebut, oleh karenanya mengubah Pasal 4 ayat 2 Anggaran Dasar mengenai perubahan modal ditempatkan dan disetor Perseroan setelah Penambahan Modal.
3. Menyetujui pengeluaran saham Seri C yang memiliki hak-hak atas saham sama dengan klasifikasi saham Seri B dengan nilai nominal saham serendah-rendahnya Rp182 per saham, sesuai dengan POJK No. 31/2017, dan oleh karenanya mengubah Pasal 5 Anggaran Dasar Perseroan mengenai klasifikasi saham Perseroan.
4. Menyetujui pemberian kuasa dan wewenang kepada Direksi Perseroan untuk melakukan segala tindakan yang diperlukan sehubungan dengan pelaksanaan PMHMETD melalui mekanisme PUT II dan PMTHMETD, termasuk namun tidak terbatas untuk: a) Menentukan kepastian jumlah saham yang dikeluarkan dalam rangka PUT II dan PMTHMETD; b) Menentukan Harga Pelaksanaan PUT II dan PMHMETD dengan persetujuan Dewan Komisaris, c) Menentukan tanggal DPS yang berhak atas PUT II; d) Menentukan rasio Pemegang Saham yang berhak atas HMETD (termasuk pembulatan pecahan yang dikeluarkan dalam rangka PUT II); e) Menentukan penggunaan dana hasil PUT II; f) Menentukan jadwal pelaksanaan PUT II dan PMHMETD; g) Menentukan ada atau tidak adanya Pembeli Siaga, serta menetapkan dan menegosiasikan syarat dan ketentuan antara Perseroan dan Pembeli Siaga, jika ada; h) Menitipkan Saham Perseroan dalam penitipan kolektif PT Kustodian Sentral Efek Indonesia; i) Menerbitkan dan menandatangani seluruh dokumen yang diperlukan dalam rangka PUT II dan PMTHMETD, termasuk tetapi tidak terbatas pada perjanjian yang dibuat dihadapan Notaris berikut perubahan dan/atau penambahannya; j) Mengajukan Pernyataan Pendaftaran kepada Otoritas Jasa Keuangan (untuk PUT II); k) Mencatatkan seluruh saham Perseroan yang telah dikeluarkan dan disetor penuh hasil PUT II dan PMTHMETD pada Bursa Efek Indonesia; dan l) Menegaskan 1 (satu) atau lebih keputusan dalam RUPSLB pada 1 (satu) atau lebih akta Notaris.
5. Menyetujui pemberian kewenangan kepada Dewan Komisaris Perseroan, termasuk namun tidak terbatas untuk: a) menyatakan kepastian jumlah modal dasar setelah peningkatan modal ditempatkan dan disetor, b) menyatakan realisasi jumlah saham yang dikeluarkan dalam rangka Pelaksanaan PUT II dan PMTHMETD; c) menyatakan jumlah peningkatan modal ditempatkan dan disetor setelah PUT II dan PMTHMETD selesai dilaksanakan yaitu pada Pasal 4 ayat 2 dan 3 Anggaran Dasar Perseroan; serta melakukan segala tindakan yang diperlukan sehubungan dengan hal tersebut dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan; dan d) Menandatangani, mencetak, menerbitkan dan/atau mengajukan dokumen yang diperlukan sehubungan dengan realisasi jumlah saham tersebut di atas.

Hasil RUPSLB Lanjutan tersebut telah diumumkan pada situs web Perseroan (www.garuda-indonesia.com) dan situs web BEI pada tanggal 18 Oktober 2022, sesuai dengan POJK No. 15/2020.

Pada tanggal 24 November 2022, Dewan Komisaris Perseroan selanjutnya telah menyetujui melalui Keputusan No. GARUDA/DEKOM-157/2022 tanggal 24 November 2022 yang telah dituangkan dalam Akta No. 89 tanggal 28 November 2022, dibuat di hadapan Elizabeth Karina Leonita, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta Selatan (Akta No. 89/2022) untuk meningkatkan modal dasar dari semula Rp13.770.000.000.000 (yang terbagi atas 1 (satu) saham seri A Dwiwarna dan 29.999.999.999 saham seri B, dengan masing-masing saham bernilai nominal Rp459) menjadi Rp47.527.754.002.302 (yang terbagi atas 1 (satu) saham seri A Dwiwarna dengan nilai nominal Rp459, 25.886.576.253 saham seri B dengan nilai nominal Rp459 dan 181.866.405.621 saham seri C dengan nilai nominal Rp196). Akta No. 89/2022 telah disetujui oleh Menkumham melalui Keputusan No. AHU-086201.AH.01.02.Tahun 2022 tanggal 28 November 2022 dan telah diberitahukan kepada Menkumham sesuai dengan Surat No. AHU-AH.01.03-0318421 tanggal 28 November 2022 tentang Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar.

Perseroan menawarkan sebanyak-banyaknya 63.210.504.593 (enam puluh tiga miliar dua ratus sepuluh juta lima ratus empat ribu lima ratus sembilan puluh tiga) Saham Baru Seri C dengan nilai nominal sebesar Rp196 per saham atau sebanyak-banyaknya 70,95% (tujuh puluh koma sembilan lima persen) dari modal ditempatkan dan disetor penuh setelah PUT II dengan



Harga Pelaksanaan senilai Rp196 per saham sehingga jumlah dana yang akan diterima Perseroan dalam rangka PUT II ini sebanyak-banyaknya sebesar Rp12.389.258.900.228 (dua belas triliun tiga ratus delapan puluh sembilan miliar dua ratus lima puluh delapan juta sembilan ratus ribu dua ratus dua puluh delapan Rupiah). Setiap pemegang 10.000.000 (sepuluh juta) Saham Lama yang namanya tercatat dalam DPS Perseroan pada tanggal 14 Desember 2022 pukul 15.00 WIB berhak atas 24.418.256 (dua puluh empat juta empat ratus delapan belas ribu dua ratus lima puluh enam) HMETD, dimana setiap 1 (satu) HMETD memberikan hak kepada pemegangnya untuk membeli sebanyak 1 (satu) Saham Baru dengan Harga Pelaksanaan yang harus dibayar penuh pada saat mengajukan pemesanan pelaksanaan HMETD. Dalam hal Pemegang Saham memiliki HMETD dalam bentuk pecahan, sesuai dengan Pasal 33 POJK No. 32/2015, maka hak atas pecahan saham tersebut wajib dijual oleh Perseroan dan hasil penjualannya dimasukkan ke dalam rekening Perseroan. HMETD ini diperdagangkan di BEI dan dilaksanakan selama 5 (lima) Hari Kerja mulai tanggal 16 Desember 2022 sampai dengan tanggal 22 Desember 2022. HMETD yang tidak dilaksanakan hingga tanggal akhir periode tersebut dinyatakan tidak berlaku lagi. Kedudukan saham yang akan diterbitkan dalam PUT II ini dibandingkan dengan kedudukan saham yang telah disetor penuh lainnya, memiliki hak yang sama dan sederajat dalam segala hal yaitu, hak-hak yang berkaitan dengan saham, antara lain hak suara dalam RUPSLB, hak atas pembagian dividen, hak atas saham bonus dan hak atas HMETD.

Saham Baru yang diterbitkan dalam PUT II ini seluruhnya akan dikeluarkan dari portepel serta akan dicatatkan pada BEI dengan senantiasa memperhatikan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Saham Baru dari PUT II memiliki hak yang sama dan sederajat dalam segala hal dengan saham yang telah disetor penuh lainnya, termasuk antara lain hak suara dalam RUPS, hak atas pembagian dividen, hak atas saham bonus dan hak atas HMETD.

Apabila Saham Baru yang ditawarkan dalam PUT II ini tidak seluruhnya diambil atau dibeli oleh Pemegang Saham atau pemegang bukti HMETD, maka sisanya akan dialokasikan kepada Pemegang Saham atau pemegang bukti HMETD lainnya yang melakukan pemesanan lebih besar dari haknya dengan ketentuan dalam hal jumlah permintaan atas Saham Baru yang tidak dipesan melebihi Saham Baru yang tersedia, maka jumlah Saham Baru yang tersedia harus dialokasikan secara proporsional berdasarkan atas jumlah HMETD yang dilaksanakan oleh masing-masing Pemegang Saham atau pemegang bukti HMETD yang meminta penambahan Saham Baru berdasarkan Harga Pelaksanaan. Jika masih terdapat sisa Saham Baru dari jumlah yang ditawarkan, maka sisa saham tersebut tidak akan dikeluarkan Perseroan dari portepel.

Berdasarkan Surat Pernyataan Dalam Rangka Penawaran Umum Terbatas II PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk tanggal 1 Desember 2022, PT Trans Airways menyatakan bahwa sebagai Pemegang Saham atas 7.316.798.262 (tujuh miliar tiga ratus enam belas juta tujuh ratus sembilan puluh delapan ribu dua ratus enam puluh dua) saham Perseroan, PT Trans Airways tidak akan melaksanakan dan tidak akan mengalihkan HMETD yang dimilikinya dalam PUT II ini.



PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) TBK

Kegiatan Usaha:

Jasa Angkutan Udara Niaga

Berkedudukan di Jakarta Pusat

Kantor Pusat:

Gedung Garuda Indonesia
Jl. Kebon Sirih No. 46A
Jakarta - 10110, Indonesia
Telp. 6221 2311355

Email: investor@garuda-indonesia.com
Website: www.garuda-indonesia.com

Kantor Manajemen:

Gedung Manajemen Garuda
Garuda City, Bandara Udara
Internasional Soekarno-Hatta
Tangerang - 15111, Indonesia
PO BOX 1004 TNG BUSH

41 Kantor Cabang yang berlokasi di:

Jakarta, Surabaya, Bandung, Banjarmasin, Batam, Lampung, Malang, Medan, Makasar, Palembang, Pekanbaru, Palu, Semarang, Solo, Yogyakarta, Pangkal Pinang, Jambi, Lombok, Bengkulu, Denpasar, Tanjung Pandan, Balikpapan, Pontianak, Kupang, Palangkaraya, Padang, Manado, Sorong, Tanjung Pinang, Banda Aceh, Jayapura, Kendari, Ambon, Labuan Bajo, Biak, Merauke, Timika dan Ternate.

RISIKO UTAMA YANG DIHADAPI OLEH PERSEROAN ADALAH KONDISI LIKUIDITAS PERSEROAN YANG BERGANTUNG PADA PENERIMAAN DANA HASIL PUT II. FAKTOR RISIKO PERSEROAN SELENGKAPNYA DICANTUMKAN PADA BAB VI PROSPEKTUS INI

STRUKTUR PERMODALAN DAN SUSUNAN PEMEGANG SAHAM PERSEROAN

Berdasarkan (i) (Akta No. 89 tanggal 28 November 2022, dibuat di hadapan Elizabeth Karina Leonita, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta Selatan, yang telah disetujui oleh Menkumham melalui Keputusan No. AHU-086201.AH.01.02.Tahun 2022 tanggal 28 November 2022 dan telah diberitahukan kepada Menkumham sesuai dengan Surat No. AHU-AH.01.03-0318421 tanggal 28 November 2022 tentang Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar dan (ii) DPS per 31 Oktober 2022, berikut merupakan struktur permodalan dan susunan Pemegang Saham pada saat Keterbukaan Informasi diumumkan:

| Modal saham terdiri dari saham Seri A dan saham biasa atas nama Seri B dengan nilai nominal Rp459,- | | | |
|--|------------------------|---------------------------|---------------|
| | Jumlah Saham | Nilai Nominal | % |
| Modal Dasar | | | |
| - Saham Seri A Dwiwarna | 1 | 459 | |
| - Saham Biasa Atas Nama Seri B | 25.886.576.253 | 11.881.938.500.127 | |
| - Saham Biasa Atas Nama Seri C | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | |
| Jumlah Modal Dasar | 207.752.981.875 | 47.527.754.002.302 | |
| Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh | | | |
| Saham Seri A Dwiwarna | | | |
| - Negara Republik Indonesia | 1 | 459 | 0,00 |
| Saham Biasa Atas Nama Seri B | | | |
| - Negara Republik Indonesia | 15.670.777.620 | 7.192.886.927.580 | 60,54 |
| - PT Trans Airways | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 28,27 |
| - Tumpal Manumpak Hutapea | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 |
| - Masyarakat (masing-masing <5%) | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 11,19 |
| Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh | 25.886.576.254 | 11.881.938.500.586 | 100,00 |
| Jumlah Saham dalam Portepel | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | |

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 II (PUT II)

| | |
|----------------------------------|---|
| Jenis Penawaran | : HMETD |
| Nilai Nominal | : Rp196 per saham |
| Harga Pelaksanaan | : Rp196 per saham |
| Rasio Konversi | : 10.000.000 Saham Lama berhak atas 24.418.256 HMETD |
| Dilusi Kepemilikan | : Sebesar-besarnya 70,95% setelah pelaksanaan PUT II dengan Harga Pelaksanaan senilai Rp196 per saham |
| Periode Perdagangan HMETD | : 16 – 22 Desember 2022 |
| Periode Pelaksanaan HMETD | : 16 – 22 Desember 2022 |
| Tanggal Pencatatan Efek di Bursa | : 16 Desember 2022 |
| Pencatatan | : BEI |

Saham Baru yang diterbitkan dalam PUT II ini seluruhnya akan dikeluarkan dari portepel serta akan dicatatkan pada BEI dengan senantiasa memperhatikan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Saham Baru dari PUT II memiliki hak yang sama dan sederajat dalam segala hal dengan saham yang telah disetor penuh lainnya, termasuk antara lain hak suara dalam RUPS, hak atas pembagian dividen, hak atas saham bonus dan hak atas HMETD.

Apabila Saham Baru yang ditawarkan dalam PUT II ini tidak seluruhnya diambil atau dibeli oleh Pemegang Saham atau pemegang bukti HMETD, maka sisanya akan dialokasikan kepada Pemegang Saham atau pemegang bukti HMETD lainnya yang melakukan pemesanan lebih besar dari haknya dengan ketentuan dalam hal jumlah permintaan atas Saham Baru yang tidak dipesan melebihi Saham Baru yang tersedia, maka jumlah Saham Baru yang tersedia harus dialokasikan secara proporsional berdasarkan atas jumlah HMETD yang dilaksanakan oleh masing-masing Pemegang Saham atau pemegang bukti HMETD yang meminta penambahan Saham Baru berdasarkan Harga Pelaksanaan. Jika masih terdapat sisa Saham Baru dari jumlah yang ditawarkan, maka sisa saham tersebut tidak akan dikeluarkan Perseroan dari portepel.

Negara Republik Indonesia, sebagai Pemegang Saham utama Perseroan, akan melaksanakan haknya sesuai dengan porsi kepemilikan dalam PUT II ini sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 27 Tahun 2014 yang direvisi melalui Undang-Undang Republik Indonesia No. 3 Tahun 2015, dimana pelaksanaannya telah ditetapkan berdasarkan PP No. 43/2022, yang mengatur bahwa Negara Republik Indonesia melakukan penambahan penyertaan modal ke dalam modal

saham Perseroan dengan nilai penambahan penyertaan modal negara sebanyak-banyaknya sebesar Rp7.500.000.000.000,- (tujuh triliun lima ratus miliar Rupiah) yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2022 sebagaimana ditetapkan kembali dalam Rincian Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2022.

Adapun skenario proforma kepemilikan saham sebagai berikut:

1. PT Trans Airways tidak melaksanakan HMETD dan hanya Pemerintah dan seluruh Pemegang Saham publik yang melaksanakan HMETD dengan nilai nominal saham Seri C sebesar Rp196 per saham, sehingga struktur permodalan dan susunan Pemegang Saham setelah PUT II secara proforma adalah sebagai berikut:

| | Sebelum PUT II | | | Setelah PUT II | | |
|--|---|---------------------------|---------------|------------------------|---------------------------|---------------|
| | Saham Seri A dan saham Seri B memiliki nilai nominal per saham Rp459, sementara saham Seri C memiliki nilai nominal per saham Rp196 | | | | | |
| | Jumlah Saham | Nilai Nominal (Rp) | % | Jumlah Saham | Nilai Nominal (Rp) | % |
| Modal Dasar | | | | | | |
| Saham Seri A Dwiwarna | 1 | 459 | | 1 | 459 | |
| Saham Seri B | 25.886.576.253 | 11.881.938.500.127 | | 25.886.576.253 | 11.881.938.500.127 | |
| Saham Seri C | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | |
| Jumlah Modal Dasar | 207.752.981.875 | 47.527.754.002.302 | | 207.752.981.875 | 47.527.754.002.302 | |
| Pemerintah Republik Indonesia | | | | | | |
| Saham Seri A Dwiwarna | 1 | 459 | 0,00 | 1 | 459 | 0,00 |
| Saham Seri B | 15.670.777.620 | 7.192.886.927.580 | 60,54 | 15.670.777.620 | 7.192.886.927.580 | 22,00 |
| Saham Seri C | - | - | - | 38.265.305.967 | 7.499.999.969.532 | 53,72 |
| Sub-total | 15.670.777.621 | 7.192.886.928.039 | 60,54 | 53.936.083.588 | 14.692.886.897.571 | 75,72 |
| PT Trans Airways | | | | | | |
| Saham Seri B | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 28,27 | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 10,27 |
| Sub-total | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 28,27 | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 10,27 |
| Tumpal Manupak Hutapea | | | | | | |
| Saham Seri B | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 |
| Saham Seri C | - | - | - | 63.861 | 12.516.756 | 0,00 |
| Sub-total | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 | 90.014 | 24.520.983 | 0,00 |
| Masyarakat | | | | | | |
| Saham Seri B | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 11,19 | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 4,07 |
| Saham Seri C | - | - | - | 7.078.789.459 | 1.387.442.733.964 | 9,94 |
| Sub-total | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 11,19 | 9.977.763.677 | 2.718.071.900.026 | 14,01 |
| Modal Ditempatkan & Disetor Penuh | 25.886.576.254 | 11.881.938.500.586 | 100,00 | 71.230.735.541 | 20.769.393.720.838 | 100,00 |
| Jumlah Saham dalam Portepel | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | | 136.522.246.334 | 26.758.360.281.404 | |

2. Hanya Pemerintah yang melaksanakan HMETD dengan nilai nominal saham Seri C sebesar Rp196 per saham, sehingga struktur permodalan dan susunan Pemegang Saham setelah PUT II secara proforma adalah sebagai berikut:

| | Sebelum PUT II | | | Setelah PUT II | | |
|--------------------------------------|---|---------------------------|--------------|------------------------|---------------------------|--------------|
| | Saham Seri A dan saham Seri B memiliki nilai nominal per saham Rp459, sementara saham Seri C memiliki nilai nominal per saham Rp196 | | | | | |
| | Jumlah Saham | Nilai Nominal (Rp) | % | Jumlah Saham | Nilai Nominal (Rp) | % |
| Modal Dasar | | | | | | |
| Saham Seri A Dwiwarna | 1 | 459 | | 1 | 459 | |
| Saham Seri B | 25.886.576.253 | 11.881.938.500.127 | | 25.886.576.253 | 11.881.938.500.127 | |
| Saham Seri C | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | |
| Jumlah Modal Dasar | 207.752.981.875 | 47.527.754.002.302 | | 207.752.981.875 | 47.527.754.002.302 | |
| Pemerintah Republik Indonesia | | | | | | |
| Saham Seri A Dwiwarna | 1 | 459 | 0,00 | 1 | 459 | 0,00 |
| Saham Seri B | 15.670.777.620 | 7.192.886.927.580 | 60,54 | 15.670.777.620 | 7.192.886.927.580 | 24,43 |
| Saham Seri C | - | - | - | 38.265.305.967 | 7.499.999.969.532 | 59,65 |
| Sub-total | 15.670.777.621 | 7.192.886.928.039 | 60,54 | 53.936.083.588 | 14.692.886.897.571 | 84,08 |
| PT Trans Airways | | | | | | |
| Saham Seri B | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 28,26 | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 11,41 |
| Sub-total | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 28,26 | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 11,41 |
| Tumpal Manupak Hutapea | | | | | | |
| Saham Seri B | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 |

| | Sebelum PUT II | | | Setelah PUT II | | |
|---|------------------------|---------------------------|---------------|------------------------|---------------------------|---------------|
| | Jumlah Saham | Nilai Nominal (Rp) | % | Jumlah Saham | Nilai Nominal (Rp) | % |
| Saham Seri A dan saham Seri B memiliki nilai nominal per saham Rp459, sementara saham Seri C memiliki nilai nominal per saham Rp196 | | | | | | |
| Sub-total Masyarakat | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 |
| Saham Seri B | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 11,20 | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 4,52 |
| Sub-total | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 11,20 | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 4,52 |
| Modal Ditempatkan & Disetor Penuh | 25.886.576.254 | 11.881.938.500.586 | 100,00 | 64.151.882.221 | 19.381.938.470.118 | 100,00 |
| Jumlah Saham dalam Portepel | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | | 143.601.099.654 | 28.145.815.532.184 | |

Dalam hal HMETD yang ditawarkan dalam PUT II ini tidak dilaksanakan seluruhnya oleh Pemegang Saham, sehingga terdapat sisa Saham Baru dari jumlah yang ditawarkan, maka sisa tersebut tidak akan dikeluarkan Perseroan dari portepel.

Pemegang Saham yang tidak menggunakan haknya untuk melaksanakan HMETD dapat terdilusi sebesar maksimum 70,95% setelah dilaksanakannya PUT II.

1. KETERANGAN TENTANG HMETD

Pemegang Saham yang berhak menerima HMETD

Pemegang Saham yang namanya dengan sah tercatat dalam DPS Perseroan pada tanggal 14 Desember 2022 pukul 15.00 WIB berhak mendapatkan HMETD. Setiap pemegang 10.000.000 Saham Lama akan mendapatkan 24.418.256 (dua puluh empat juta empat ratus delapan belas ribu dua ratus lima puluh enam) HMETD, dimana setiap 1 (satu) HMETD akan memberikan hak kepada pemegangnya untuk memesan 1 (satu) Saham Baru Perseroan, yang akan ditawarkan dengan Harga Pelaksanaan senilai Rp196 per sahamnya yang harus dibayar penuh pada saat mengajukan pemesanan pembelian Saham Baru.

Pemegang HMETD yang sah

Pemegang HMETD yang sah adalah:

- Para Pemegang Saham yang berhak menerima HMETD yang tidak dijual HMETD-nya; atau
- Pembeli/pemegang HMETD terakhir yang namanya tercantum dalam kolom endorsemen Sertifikat Bukti HMETD; atau
- Para pemegang HMETD dalam Penitipan Kolektif KSEI; sampai dengan tanggal terakhir periode perdagangan HMETD.

Bentuk HMETD

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, jumlah HMETD yang dapat digunakan untuk membeli Saham Baru, jumlah Saham Baru yang akan dibeli, jumlah harga yang harus dibayar, jumlah pemesanan Saham Baru 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.

Perdagangan HMETD

Dengan memperhatikan saham Perseroan masih dalam suspensi perdagangan di Bursa Efek Indonesia maka Pemegang HMETD hanya dapat mengalihkan HMETD yang dimilikinya melalui transaksi di luar Bursa Efek Indonesia dalam bentuk warkat selama periode perdagangan HMETD, yaitu mulai tanggal 16 Desember 2022 sampai dengan 22 Desember 2022.

Bagi Pemegang Saham yang sahamnya dalam Penitipan Kolektif KSEI yang akan mengalihkan HMETD yang menjadi haknya harus melakukan penarikan (*withdrawal*) atas HMETD nya melalui sistem CBest KSEI, BAE akan menerbitkan Sertifikat Bukti Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu (SBHMETD) atas nama Pemegang Saham, selanjutnya transaksi pengalihan dapat dilakukan dengan melakukan penandatanganan SBHMETD oleh pihak penjual dan pembeli HMETD dan selanjutnya dilakukan pendaftaran ke BAE dimana HMETD tersebut dapat dideposit ke sub rekening efek atas nama pembeli dan pembeli dapat melaksanakan HMETD melalui sistem KSEI atau melakukan pelaksanaan SBHMETD secara warkat dan menginstruksikan BAE untuk melakukan deposit atas saham hasil pelaksanaan HMETD dimaksud.



Pengalihan 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. Bila pemegang HMETD mengalami keragu-raguan dalam mengambil keputusan, sebaiknya berkonsultasi atas biaya sendiri dengan penasihat investasi, perantara pedagang efek, manajer investasi, penasihat hukum, akuntan publik, atau penasihat profesional lainnya.

Penyelesaian pengalihan HMETD yang dilakukan alik nama SBHMETD melalui BAE, segala biaya dan pajak yang mungkin timbul akibat perdagangan dan pemindahtanganan HMETD menjadi tanggung jawab dan beban pemegang HMETD atau calon pemegang HMETD. Pemegang HMETD yang bermaksud mengalihkan HMETD-nya dapat melaksanakan melalui Anggota Bursa atau Bank Kustodian.

Pengalihan HMETD

Mengingat saham Perseroan dalam kondisi di suspensi di Bursa Efek, maka Pemegang HMETD dapat mengalihkan HMETD melalui transaksi di luar Bursa Efek dalam bentuk warkat selama periode perdagangan HMETD, bagi Pemegang Saham yang akan mengalihkan HMETD, dimana sahamnya berada pada Penitipan Kolektif di KSEI, maka pemegang HMETD dapat mengalihkan HMETD dengan prosedur sebagai berikut:

- Menginstruksikan Perusahaan Efek atau Bank Kustodian dimana pemegang HMETD membuka Sub Rekening Efek untuk melakukan penarikan (*withdrawal*) atas HMETD yang menjadi haknya setelah tanggal pendistribusian HMETD.
- Perusahaan Efek atau Bank Kustodian akan melakukan penarikan (*withdrawal*) HMETD melalui sistem CBest KSEI berdasarkan pemilik Sub Rekening Efek yang berhak atas HMETD termaksud.
- Pada Hari Bursa berikutnya setelah menerima instruksi melalui sistem CBest KSEI, BAE akan menerbitkan Sertifikat Bukti Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu (SBHMETD) atas nama pemegang HMETD,
- Pengalihan HMETD dilakukan dengan melakukan penandatanganan SBHMETD oleh pihak-pihak pemilik HMETD dan pihak yang menerima pengalihan HMETD, lalu BAE selanjutnya akan melakukan pencatatan pengalihan HMETD tersebut. Apabila pihak yang mengalihkan HMETD akan melaksanakan HMETD, maka yang bersangkutan dapat langsung melakukan pembayaran dengan harga pelaksanaan HMETD ke rekening Perseroan baru kemudian BAE akan memproses pelaksanaan SBHMETD.
- Akan tetapi, apabila pihak yang menerima HMETD belum bermaksud untuk melaksanakan HMETD, maka yang bersangkutan dapat mengajukan permohonan balik nama ke BAE dan BAE akan menerbitkan SBHMETD atas nama pemohon balik nama. Pihak tersebut dapat melakukan pengalihan kepada pihak lain melalui transaksi pengalihan HMETD melalui transaksi di luar Bursa Efek.
- Atau dengan instruksi dari pemegang HMETD, maka HMETD dalam bentuk warkat tersebut dapat didepositkan ke Sub Rekening Efek penerima pengalihan dan pemegang HMETD dapat melaksanakan HMETD melalui sistem C-Best KSEI.

Pengalihan 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. Bila pemegang HMETD mengalami keraguan dalam mengambil keputusan, maka sebaiknya berkonsultasi atas biaya sendiri dengan penasihat investasi, perantara pedagang efek, manajer investasi, penasihat hukum, akuntan publik, atau penasihat profesional lainnya.

Penyelesaian pengalihan HMETD yang dilakukan balik nama SBHMETD melalui BAE akan dikenakan biaya dan pajak yang mungkin timbul akibat perdagangan dan pemindahtanganan HMETD yang menjadi tanggung jawab dan beban pemegang HMETD atau calon pemegang HMETD. Pemegang HMETD yang bermaksud mengalihkan HMETD nya dapat melaksanakan melalui Anggota Bursa atau Bank Kustodian dengan pembelian kuasa khusus untuk keperluan termaksud.

Permohonan pemecahan Sertifikat Bukti HMETD

Bagi pemegang Sertifikat Bukti HMETD yang ingin menjual atau mengalihkan sebagian dari HMETD yang dimilikinya, maka pemegang HMETD yang bersangkutan dapat menghubungi BAE Perseroan untuk mendapatkan denominasi HMETD yang diinginkan. Pemegang HMETD dapat melakukan pemecahan Sertifikat Bukti HMETD mulai tanggal mulai tanggal 16 Desember 2022 sampai dengan 22 Desember 2022.

Setiap pemecahan akan dikenakan biaya yang menjadi beban pemohon.

Nilai HMETD

Nilai dari HMETD yang ditawarkan oleh pemegang HMETD yang sah akan berbeda-beda dari HMETD yang satu dengan yang lainnya berdasarkan kekuatan permintaan dan penawaran yang ada pada saat ditawarkan.

Berikut disajikan perhitungan teoritis nilai HMETD dalam PUT II ini. Perhitungan di bawah ini hanya merupakan ilustrasi teoritis dan bukan dimaksudkan sebagai jaminan ataupun perkiraan dari nilai HMETD. Ilustrasi di bawah ini diberikan untuk memberikan gambaran umum dalam menghitung nilai HMETD.

| | |
|---|---|
| Diasumsikan harga pasar satu saham | = Rp a |
| Harga saham PUT II | = Rp b |
| Jumlah saham yang beredar sebelum PUT II | = A |
| Jumlah saham yang ditawarkan dalam PUT II | = B |
| Jumlah saham yang beredar setelah PUT II | = A + B |
| Harga teoritis saham baru | = $\frac{(Rp\ a \times A) + (Rp\ b \times B)}{(A + B)}$ |
| | = Rp c |
| Harga teoritis HMETD | = Rp a - Rp c |

Pecahan Saham

Dalam hal Pemegang Saham memiliki HMETD dalam bentuk pecahan, sesuai dengan Pasal 33 POJK No. 32/2015, maka hak atas pecahan saham tersebut wajib dijual oleh Perseroan dan hasil penjualannya dimasukkan ke dalam rekening Perseroan.

Penggunaan Sertifikat Bukti HMETD

Sertifikat Bukti HMETD adalah bukti hak yang diberikan Perseroan kepada pemegangnya untuk membeli Saham Baru yang ditawarkan Perseroan dalam rangka PUT II dan diterbitkan untuk Pemegang Saham yang berhak yang belum melakukan konversi saham. 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 di KSEI akan diberikan oleh KSEI melalui Anggota Bursa atau Bank Kustodiannya.

2. INFORMASI MENGENAI SAHAM PERSEROAN

Saham Perseroan sesuai keputusan Bursa Efek Indonesia dengan surat No. Peng-SPT-00011/BEI.PP2/06-2021 tanggal 18 Juni 2021 ditetapkan dalam kondisi disuspensi atau diberhentikan perdagangannya di Bursa Efek Indonesia dengan mempertimbangkan adanya indikasi permasalahan pada kelangsungan usaha Perseroan yang disebabkan oleh penundaan pembayaran Jumlah Pembagian Berkala Sukuk yang telah jatuh tempo pada tanggal 3 Juni 2021 dan perpanjangan pembayarannya dengan menggunakan hak grace period selama 14 hari, sehingga jatuh tempo pada tanggal 17 Juni 2021.

Setelah pelaksanaan PUT II ini Perseroan akan mengajukan permohonan pencabutan suspensi dengan menyampaikan penyelesaian kondisi yang mengakibatkan suspensi pada saham Perseroan.

Harga Saham Perseroan sebelum dilakukan suspensi adalah sebagai berikut:

| No. | Bulan | Rata-rata Harga Tertinggi Harian (Rp/lembar) | Rata-rata Harga Penutupan Harian (Rp/lembar) | Total Volume Perdagangan (lot) |
|-----|--------------------------|--|--|--------------------------------|
| 1 | Juni 2021 ⁽¹⁾ | 274 | 222 | 4.090.208 |
| 2 | Mei 2021 | 326 | 264 | 2.228.841 |
| 3 | April 2021 | 346 | 324 | 1.829.514 |
| 4 | Maret 2021 | 378 | 332 | 8.318.918 |
| 5 | Februari 2021 | 378 | 312 | 9.305.728 |
| 6 | Januari 2021 | 418 | 290 | 22.388.889 |
| 7 | Desember 2020 | 462 | 402 | 50.224.241 |
| 8 | November 2020 | 396 | 238 | 53.651.083 |
| 9 | Oktober 2020 | 246 | 220 | 5.105.964 |
| 10 | September 2020 | 256 | 210 | 4.422.608 |
| 11 | Agustus 2020 | 262 | 232 | 9.371.342 |
| 12 | Juli 2020 ⁽²⁾ | 266 | 244 | 10.516.477 |

Catatan:

(1) periode 1-17 Juni 2021 sebelum dilakukan suspensi

(2) periode 18-30 Juli 2020

Sumber: BEI

Upaya yang telah dilakukan Perseroan agar BEI melakukan pencabutan suspensi perdagangan saham Perseroan yaitu melalui:

- i. Pelaksanaan Public Expose (“PE”) Insidental pada tanggal 20 Oktober 2022 sesuai dengan permintaan BEI melalui Surat No. S-06064/BEI.PP2/07-2022 tertanggal 20 Juli 2022 yang di dalamnya memuat informasi mengenai (i) kondisi kegiatan usaha dan perkembangan bisnis Perseroan; (ii) kinerja dan strategi keuangan Perseroan; dan (iii) perkembangan restrukturisasi utang Perseroan sesuai dengan Perjanjian Perdamaian PKPU. Laporan Pelaksanaan PE Insidental tersebut juga sebagaimana telah dipublikasikan oleh Perseroan pada tanggal 22 Oktober 2022.
- ii. Dengan memperhatikan bahwa terkait penundaan pembayaran Jumlah Pembagian Berkala Sukuk yang menjadi pertimbangan pemberian suspensi perdagangan saham Perseroan oleh BEI merupakan salah satu hal yang juga turut disepakati dalam Perjanjian Perdamaian Perseroan dalam proses PKPU, Perseroan telah melakukan publikasi Laporan Informasi atau Fakta Material sehubungan dengan Putusan Kasasi terhadap Putusan Homologasi Perseroan pada tanggal 25 Oktober 2022 yang pada intinya menolak permohonan kasasi yang diajukan oleh Termohon Kasasi.

3. INFORMASI MENGENAI RENCANA PENERBITAN SAHAM BARU HASIL KONVERSI OWK DAN PENAMBAHAN MODAL TANPA HAK MEMESAN EFEK TERLEBIH DAHULU

Setelah pelaksanaan distribusi PUT II, Perseroan berencana untuk menerbitkan saham baru sebanyak-banyaknya 26.431.804.082 saham yang akan dialokasikan untuk (i) Konversi OWK sebanyak 5.102.040.816 (lima miliar seratus dua juta empat puluh ribu delapan ratus enam belas) saham dan (ii) PMTHMETD sebanyak-banyaknya 21.329.763.265 (dua puluh satu miliar tiga ratus dua puluh sembilan juta tujuh ratus enam puluh tiga ribu dua ratus enam puluh lima) saham, sesuai dengan keputusan RUPSLB Perseroan tanggal 20 November 2020. Dalam hal PMTHMETD dan Konversi OWK dilakukan, maka Pemegang Saham yang tidak menggunakan haknya untuk melaksanakan HMETD dapat terdilusi sebesar maksimum 77,59% setelah dilaksanakannya PUT II dan PMTHMETD serta Konversi OWK. Sampai dengan tanggal diterbitkannya Prospektus ini, Perseroan masih menunggu Peraturan Pemerintah terkait PMTHMETD dan Konversi OWK. Ada pun, informasi lebih lanjut terkait pelaksanaan PMTHMETD dan Konversi OWK akan diungkapkan Perseroan pada Keterbukaan Informasi secara terpisah.

II. RENCANA PENGGUNAAN DANA

Seluruh dana hasil pelaksanaan PUT II, setelah dikurangi dengan biaya-biaya emisi, akan digunakan Perseroan dengan prioritas peruntukan sebagai berikut:

Kondisi I: Apabila penerimaan PUT II hanya berasal dari Pemerintah yang melaksanakan haknya melalui PMN sebesar Rp7,5 triliun, maka dana tersebut, setelah dikurangi dengan biaya-biaya emisi, akan digunakan Perseroan dengan prioritas peruntukan sebagai berikut:

1. Sekitar 60% atau sebesar Rp4,5 triliun akan digunakan untuk *maintenance*, restorasi dan pemenuhan *maintenance reserve*; dan
2. Sekitar 40% atau sebesar Rp3 triliun akan digunakan untuk modal kerja yang mencakup bahan bakar, biaya sewa pesawat dan pembayaran biaya restrukturisasi Perseroan.

Kondisi II: Apabila seluruh Pemegang Saham melaksanakan haknya dalam PUT II, di mana jumlah maksimum penerimaan PUT II sebesar Rp12,4 triliun, maka dana tersebut, setelah dikurangi dengan biaya-biaya emisi, akan digunakan Perseroan dengan prioritas peruntukan sebagai berikut:

1. Sekitar 36% atau sebesar Rp4,5 triliun akan digunakan untuk *maintenance*, restorasi dan pemenuhan *maintenance reserve*.
2. Setelah Perseroan menggunakan dana PUT II seluruhnya sebesar Rp4,5 triliun, maka sisa dana dari PUT II akan digunakan untuk modal kerja yang termasuk, namun tidak terbatas pada biaya bahan bakar, biaya sewa pesawat dan pembayaran biaya restrukturisasi Perseroan.

Dalam hal dana yang diperoleh dari PUT II tidak mencukupi untuk mendanai seluruh rencana penggunaan dana, maka urutan prioritas penggunaan dana tetap mengikuti prioritas peruntukan sebagaimana disebutkan di atas.

Biaya restrukturisasi pada hal ini merupakan biaya yang dikeluarkan Perseroan pada saat melakukan restrukturisasi melalui pengadilan ataupun di luar pengadilan, salah satunya adalah biaya konsultan pendukung.

Dalam hal Perseroan akan melakukan transaksi dengan menggunakan dana hasil PUT II dan transaksi tersebut merupakan transaksi Afiliasi atau benturan kepentingan dan/atau transaksi material, maka Perseroan wajib memenuhi ketentuan sebagaimana diatur dalam POJK No. 42/2020 dan POJK No. 17/2020 beserta ketentuan yang berlaku di bidang pasar modal lainnya.

Dalam hal terdapat dana hasil PUT II yang belum direalisasikan, Perseroan akan menempatkan sementara dana hasil PUT II dalam instrumen keuangan yang aman dan likuid.

Sesuai dengan POJK No. 30/2015, Perseroan akan menyampaikan laporan realisasi penggunaan dana hasil PUT II ini kepada OJK dan mempertanggungjawabkan pada RUPS tahunan Perseroan. Laporan realisasi penggunaan dana yang disampaikan kepada OJK akan dibuat secara berkala setiap 6 (enam) bulan dengan tanggal laporan 30 Juni dan 31 Desember sampai dengan seluruh dana hasil PUT II ini telah direalisasikan. Perseroan akan menyampaikan laporan tersebut selambat-lambatnya tanggal 15 bulan berikutnya. Dalam hal Perseroan telah menggunakan dana hasil PUT II sebelum tanggal laporan, Perseroan dapat menyampaikan realisasi penggunaan dana terakhir lebih awal dari batas waktu penyampaian laporan.

Perseroan telah menyampaikan Laporan Realisasi Penggunaan Dana Hasil PUT I kepada OJK melalui Surat No. GARUDA/JKTDF/20186/13 tanggal 3 Oktober 2013, No. GARUDA/JKTDF/20244/14 tanggal 8 Oktober 2014 dan No. GARUDA/JKTDF/20017/15 tanggal 14 Januari 2015, dimana seluruh dana yang diperoleh dari PUT I tersebut telah digunakan seluruhnya sesuai dengan rencana penggunaan dana.

Apabila di kemudian hari Perseroan bermaksud mengubah rencana penggunaan dana hasil PUT II ini, maka Perseroan akan terlebih dahulu melaporkan rencana tersebut ke OJK dengan mengemukakan alasan beserta pertimbangannya dan perubahan penggunaan dana tersebut harus mendapat persetujuan terlebih dahulu dari para Pemegang Saham dalam RUPS.



Sesuai dengan POJK No. 33/2015, total biaya yang dikeluarkan Perseroan sehubungan dengan PUT II diperkirakan berjumlah sekitar 0,0696% (nol koma nol enam sembilan enam persen) dari total dana hasil PUT II, dengan asumsi seluruh Pemegang Saham melaksanakan haknya. Perkiraan biaya tersebut dialokasikan sebagai berikut:

- Biaya jasa Profesi Penunjang Pasar Modal sebesar 0,0464%, yang terdiri dari biaya jasa Konsultan Hukum sebesar 0,0452%; biaya jasa Akuntan Publik sebesar 0,0008%; dan biaya jasa Notaris sebesar 0,0004%;
- Biaya jasa Lembaga Penunjang Pasar Modal sebesar 0,0012%, yang merupakan biaya jasa Biro Administrasi Efek;
- Biaya jasa penasihat keuangan (*financial advisory fee*) PT Mandiri Sekuritas selaku *financial advisor* PUT II sebesar 0,0129%;
- Biaya lain-lain 0,0091%, termasuk pencatatan saham tambahan di BEI, pungutan oleh OJK terkait dengan pengajuan Pernyataan Pendaftaran, penjatahan, biaya pencetakan Prospektus, sertifikat dan formulir dan biaya-biaya lain yang berhubungan dengan PUT II ini.

III. PERNYATAAN UTANG

Tabel di bawah ini memperlihatkan total liabilitas Grup pada tanggal 30 Juni 2022, yang diambil dari laporan posisi keuangan konsolidasian interim Grup pada tanggal 30 Juni 2022 yang telah diaudit.

Laporan keuangan konsolidasian interim Grup pada tanggal dan untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022, telah disusun oleh Manajemen Perseroan sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan Indonesia dan telah diaudit oleh KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) sesuai dengan standar audit yang ditetapkan oleh IAPI, dengan opini tanpa modifikasian dengan paragraf yang menjelaskan tentang ketidakpastian material yang terkait dengan kelangsungan usaha dalam laporannya yang diterbitkan kembali pada tanggal 9 November 2022, yang ditandatangani oleh Drs. Irhoan Tanudiredja, CPA (Registrasi Akuntan Publik No. AP 0226).

Laporan keuangan konsolidasian Grup yang telah diaudit tersebut tidak dicantumkan dalam Prospektus ini namun disertakan dalam informasi Perseroan ke BEI dan dapat diakses melalui www.idx.co.id.

Pada tanggal 30 Juni 2022, Grup memiliki total liabilitas sebesar USD8.210.155.101 dengan rincian sebagai berikut:

| | <i>(dalam USD)</i> |
|---|----------------------|
| | 30 Juni 2022 |
| Liabilitas jangka pendek | |
| Pinjaman jangka pendek | 24.956.734 |
| Utang usaha | |
| Pihak-pihak berelasi | 219.078.740 |
| Pihak ketiga | 263.160.363 |
| Utang hasil homologasi | 281.597.723 |
| Utang lain-lain | 41.025.309 |
| Utang pajak | |
| Pajak penghasilan badan | 907.411 |
| Pajak lain-lain | 210.174.680 |
| Akrual | 407.371.444 |
| Pendapatan diterima dimuka | 213.279.741 |
| Uang muka diterima | 52.305.473 |
| Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun | |
| Pinjaman jangka panjang | 40.973.502 |
| Liabilitas imbalan kerja | 17.469.389 |
| Liabilitas sewa | 107.127.180 |
| Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat | 214.243.106 |
| Obligasi wajib konversi | 67.200.443 |
| Jumlah liabilitas jangka pendek | 2.160.871.238 |
| Liabilitas jangka panjang | |
| Liabilitas jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun: | |
| Utang usaha jangka panjang | 207.358.402 |
| Utang hasil homologasi | 703.952.336 |
| Pinjaman jangka panjang | 590.155.794 |
| Liabilitas imbalan kerja | 79.852.093 |
| Liabilitas sewa | 2.398.401.239 |
| Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat | 2.018.776.951 |
| Pinjaman efek beragun aset | 32.047.483 |
| Liabilitas pajak tangguhan | 757.220 |
| Liabilitas tidak lancar lainnya | 17.982.345 |
| Jumlah liabilitas jangka panjang | 6.049.283.863 |
| JUMLAH LIABILITAS | 8.210.155.101 |

1.1 Pinjaman Jangka Pendek

Saldo pinjaman jangka pendek pada tanggal 30 Juni 2022 adalah sebesar USD24.956.734. Rincian dari saldo pinjaman jangka pendek adalah berikut:

(dalam USD, kecuali dinyatakan lain)

| KETERANGAN | JUMLAH |
|--|-------------------|
| Pinjaman jangka pendek | |
| Pihak berelasi | |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk ("BNI") | 6.256.734 |
| Pihak ketiga | |
| PT Bank CTBC Indonesia ("CTBC") | 18.700.000 |
| Total | 24.956.734 |

Rata-rata tingkat bunga untuk pinjaman jangka pendek pertahun adalah sebagai berikut:

| KETERANGAN | JUMLAH |
|------------|--------------|
| Dolar AS | 3,31% - 3,5% |
| Rupiah | 10,50% |

Informasi yang signifikan terkait dengan pinjaman jangka pendek milik Grup pada tanggal 30 Juni 2022 adalah sebagai berikut:

| PEMBERI PINJAMAN | JATUH TEMPO | JENIS FASILITAS | JUMLAH FASILITAS | SUKU BUNGA | SALDO 30 JUNI 2022 (USD) |
|--|------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|--------------------------|
| GMF AeroAsia | | | | | |
| PT Bank Mandiri (Persero) Tbk ("Mandiri") | 19 November 2022 | Kredit modal kerja | USD20.000.000 | LIBOR 3 bulan + 2,75% | 18.700.000 |
| PT Aerofood Indonesia ("ACS") | | | | | |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk ("BNI") | 30 Januari 2022 | Kredit modal kerja | Rp100.000.000.000 | 10,50% per tahun | 6.256.734 |

Pada tanggal 30 Juni 2022, fasilitas pinjaman ACS yang telah jatuh tempo masih dalam proses restrukturisasi melalui PKPU. Proses PKPU tersebut telah selesai di bulan Juli 2022.

Fasilitas pinjaman bank ACS dari BNI dijamin dengan hak fidusia atas piutang usaha dan aset tetap tertentu.

GMF AeroAsia diwajibkan untuk memenuhi pembatasan keuangan tertentu di dalam perjanjian pinjaman-pinjaman di atas. GMF AeroAsia tidak memenuhi pembatasan keuangan yang dipersyaratkan oleh CTBC. GMFAA telah menerima surat persetujuan *wavier* dari bank tersebut atas tidak terpenuhinya rasio keuangan minimum yang dipersyaratkan pada tanggal 30 Juni 2022.

Pada tanggal 30 Juni 2022, Perseroan telah merestrukturisasi pinjaman bank jangka pendek menjadi jangka waktu 22 tahun dengan tingkat suku bunga sebesar 0,01% per tahun yang dibayar setiap setengah tahunan. Restrukturisasi ini berdasarkan keputusan Homologasi tertanggal 27 Juni 2022. Pinjaman bank jangka pendek ini disajikan sebagai bagian dari pinjaman bank jangka panjang.

Sebagai dampak dari restrukturisasi utang bank Perseroan melalui proses PKPU, fasilitas pinjaman Perseroan yang tercatat pada tanggal 30 Juni 2022 menjadi tidak dapat digunakan.

1.2 Utang Usaha

Saldo utang usaha pada tanggal 30 Juni 2022 adalah sebesar USD689.597.505. Rincian dari saldo utang usaha adalah berikut:

(dalam USD, kecuali dinyatakan lain)

| KETERANGAN | JUMLAH |
|---|-------------|
| Utang Usaha | |
| Pihak berelasi | |
| PT Pertamina (Persero) | 351.523.400 |
| Perum LPPNPI | 23.212.639 |
| PT Angkasa Pura II (Persero) | 23.072.639 |
| PT Gapura Angkasa | 15.845.939 |
| PT Pertamina Patra Niaga | 6.183.258 |
| PT Angkasa Pura I (Persero) | 3.919.408 |
| PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk | 969.567 |

*(dalam USD, kecuali dinyatakan lain)*

| KETERANGAN | JUMLAH |
|-------------------------------------|--------------------|
| Lain-lain | 1.710.292 |
| Pihak ketiga | |
| Bandara, pemeliharaan dan perbaikan | 45.863.233 |
| Jasa boga | 27.387.891 |
| Umum dan administrasi | 16.086.082 |
| Bahan bakar | 9.974.553 |
| Penalti | 5.382.859 |
| Biaya terminasi | 27.780 |
| Lain-lain | 885.159 |
| Non Jasa penerbangan | 157.552.806 |
| Total | 689.597.505 |

Klasifikasi utang usaha berdasarkan mata uang adalah sebagai berikut:

(dalam USD, kecuali dinyatakan lain)

| KETERANGAN | JUMLAH |
|-------------------|--------------------|
| Rupiah | 477.858.705 |
| Dolar AS | 195.430.624 |
| Yen Jepang | 52.980 |
| Mata uang lainnya | 16.255.196 |
| Total | 689.597.505 |

Pada tanggal 30 Juni 2022, utang usaha bagian jangka panjang Grup merupakan utang kepada berbagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang direstrukturisasi menjadi 22 tahun dengan tingkat bunga 0,1% per tahun yang dibayar setiap enam bulan. Restrukturisasi tersebut berdasarkan keputusan Homologasi tertanggal 27 Juni 2022.

Selisih antara nilai wajar dan nilai tercatat utang yang direstrukturisasi sebesar USD471.487.985 dicatat sebagai keuntungan dari restrukturisasi pembayaran pada laporan laba rugi konsolidasian interim.

1.3 Utang Lain-Lain

Saldo utang lain-lain pada tanggal 30 Juni 2022 adalah sebesar USD41.025.309. Rincian dari saldo utang lain-lain adalah berikut:

(dalam USD, kecuali dinyatakan lain)

| KETERANGAN | JUMLAH |
|-------------------|-------------------|
| Retribusi bandara | 30.034.571 |
| Penalti | 2.679.040 |
| Lain-lain | 8.311.698 |
| Total | 41.025.309 |

1.4 Akrual

Saldo akrual pada tanggal 30 Juni 2022 adalah sebesar USD407.371.444. Rincian dari saldo akrual adalah berikut:

(dalam USD, kecuali dinyatakan lain)

| KETERANGAN | JUMLAH |
|-----------------------------|--------------------|
| Umum dan administrasi | 161.303.070 |
| Operasional penerbangan | 51.497.559 |
| Penalti | 45.287.313 |
| Subkontraktor untuk proyek | 41.672.335 |
| Kebandaraan | 35.823.160 |
| Pemeliharaan dan perbaikan | 18.792.006 |
| Tiket penjualan dan promosi | 4.399.710 |
| Pelayanan penumpang | 2.239.159 |
| Lain-lain | 46.357.132 |
| Total | 407.371.444 |

Pada tanggal 30 Juni 2022, Perseroan telah merestrukturisasi sebagian dari akrual sebagai akibat dari hasil putusan Homologasi pada tanggal 27 Juni 2022 dan jumlah yang direstrukturisasi telah disajikan sebagai bagian dari "Utang hasil homologasi" di liabilitas jangka pendek.

1.5 Pendapatan Diterima Di Muka

Saldo pendapatan diterima di muka pada tanggal 30 Juni 2022 adalah sebesar USD213.279.741. Rincian dari saldo pendapatan diterima di muka adalah berikut:

(dalam USD, kecuali dinyatakan lain)

| KETERANGAN | JUMLAH |
|-------------------------------|--------------------|
| Jasa penerbangan berjadwal | 184.105.437 |
| Program <i>frequent flyer</i> | 26.523.534 |
| Lain-lain | 2.650.770 |
| Total | 213.279.741 |

Pendapatan diterima di muka merupakan jumlah pembayaran yang diterima dari penjualan tiket pesawat, agen, penjualan *mileage* Garuda Miles, penjualan kargo dan pendapatan ditangguhkan lainnya. Pendapatan diterima di muka akan dicatat sebagai pendapatan ketika jasa sudah diberikan.

1.6 Pinjaman Efek Beragun Aset

Pada tanggal 22 Juni 2018, Perseroan melakukan perjanjian dengan Kontrak Investasi Kolektif Efek Beragun Aset Mandiri GIAA01 ("**KIK EBA Mandiri GIAA01**") untuk menerbitkan surat berharga hak atas pendapatan penjualan tiket penerbangan rute Jeddah dan Madinah berjangka waktu 5 (lima) tahun bernilai Rp2.650 miliar dengan nilai penerbitan sebesar Rp2.000 miliar. KIK EBA Mandiri GIAA01 dibentuk berdasarkan Akta No. 4 tanggal 3 Mei 2018 yang kemudian diubah dengan Akta No. 49 tanggal 22 Juni 2018 keduanya dari Ir. Nanette Cahyanie Handari Adi Warsito SH, Notaris di Jakarta, dimana PT Mandiri Manajemen Investasi bertindak sebagai Manajer Investasi dan PT Bank Maybank Indonesia Tbk ("**Maybank**") bertindak sebagai Bank Kustodian. Surat berharga ini terdiri dari surat berharga kelas A ("**EBA Kelas A**") dan surat berharga kelas B ("**EBA Kelas B**") dengan nilai penerbitan masing-masing sebesar Rp1.800 miliar dan Rp200 miliar.

EBA Kelas A ditawarkan melalui Penawaran Umum kepada Publik dan dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia. Pembayaran pokok EBA kelas A sebesar Rp360 miliar per tahun dengan imbal hasil investasi tetap sebesar 9,75% per tahun. EBA Kelas B merupakan instrumen ekuitas dan dimiliki sepenuhnya oleh Perseroan. Pembayaran atas EBA Kelas B dilakukan setelah pembayaran penuh atas semua EBA Kelas A menurut tata urutan pembayaran (*payment waterfall*).

Berdasarkan tujuan dan desainnya, KIK EBA Mandiri GIAA01 dikendalikan oleh Perseroan dan oleh karenanya dikonsolidasikan ke dalam laporan keuangan konsolidasian Grup dan seluruh transaksi antara Perseroan dengan KIK EBA Mandiri GIAA01 dieliminasi.

Perseroan juga melakukan perjanjian dengan PT Asuransi Kredit Indonesia (Persero) untuk menjamin kewajiban pembayaran pendapatan penjualan tiket Perseroan kepada KIK EBA Mandiri GIAA01.

Pada tanggal 10 Juni 2022, Perseroan mengajukan proposal perubahan jadwal pembayaran pelunasan bertahap KIK EBA menjadi 10 (sepuluh) tahun dengan masa tenggat selama 2 tahun hingga tahun 2024 sehingga Perseroan mengklasifikasikan pinjaman efek beragun aset ini sebagai liabilitas jangka panjang. Usulan ini telah disetujui dalam Rapat Umum Pemegang EBA tanggal 13 Juni 2022.

Saldo pinjaman efek beragun aset Kelas A pada tanggal 30 Juni 2022 adalah sebesar USD32.047.483 atau setara Rp476 miliar.

1.7 Pinjaman Jangka Panjang

Saldo pinjaman jangka panjang pada tanggal 30 Juni 2022 adalah sebesar USD631.129.296. Rincian dari saldo pinjaman jangka panjang berdasarkan kreditur adalah sebagai berikut:

(dalam USD, kecuali dinyatakan lain)

| KETERANGAN | JUMLAH |
|--|-------------|
| Perseroan | |
| Pihak berelasi | 173.224.741 |
| Pihak ketiga | |
| PT Bank Panin Tbk (" Panin ") | 24.758.521 |
| PT Bank Permata Tbk (" Permata ") | 10.352.556 |
| Industrial and Commercial Bank of China Co., Ltd | 3.406.646 |
| Bank of China Limited | 3.133.034 |
| Perusahaan Anak | |
| Pihak berelasi | 367.393.814 |
| Pihak ketiga | |

(dalam USD, kecuali dinyatakan lain)

| KETERANGAN | JUMLAH |
|---|--------------------|
| Maybank | 37.272.998 |
| PT Bank KEB Hana Indonesia ("KEB Hana") | 8.825.000 |
| PT Bank Central Asia Tbk ("BCA") | 1.660.462 |
| Japan Finance Corporation | 1.101.524 |
| Total | 631.129.296 |

Rincian pinjaman jangka panjang berdasarkan mata uang adalah sebagai berikut:

| KETERANGAN | JUMLAH |
|--------------|--------------------|
| Dolar AS | 412.188.960 |
| Rupiah | 217.838.812 |
| Yen Jepang | 1.101.524 |
| Total | 631.129.296 |

Informasi yang signifikan terkait dengan pinjaman jangka pendek milik Grup pada tanggal 30 Juni 2022 adalah sebagai berikut:

| PEMBERI PINJAMAN | JATUH TEMPO | JENIS FASILITAS | JUMLAH FASILITAS | SUKU BUNGA | SALDO 30 JUNI 2022 (USD) |
|---|------------------------------------|--|------------------|----------------------|--------------------------|
| Perseroan | | | | | |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk ("BRI") | 22 tahun dari keputusan Homologasi | Berdasarkan hasil keputusan Homologasi | - | 0,1% per tahun | 65.192.737 |
| BNI | 22 tahun dari keputusan Homologasi | Berdasarkan hasil keputusan Homologasi | - | 0,1% per tahun | 33.255.244 |
| Mandiri | 22 tahun dari keputusan Homologasi | Berdasarkan hasil keputusan Homologasi | - | 0,1% per tahun | 60.986.299 |
| Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia | 22 tahun dari keputusan Homologasi | Berdasarkan hasil keputusan Homologasi | - | 0,1% per tahun | 13.790.481 |
| Bank of China Limited | 22 tahun dari keputusan Homologasi | Berdasarkan hasil keputusan Homologasi | - | 0,1% per tahun | 3.133.033 |
| Permata | 22 tahun dari keputusan Homologasi | Berdasarkan hasil keputusan Homologasi | - | 0,1% per tahun | 10.352.556 |
| Panin | 22 tahun dari keputusan Homologasi | Berdasarkan hasil keputusan Homologasi | - | 0,1% per tahun | 24.758.522 |
| Industrial and Commercial Bank of China Co., Ltd. | 22 tahun dari keputusan Homologasi | Berdasarkan hasil keputusan Homologasi | - | 0,1% per tahun | 3.406.646 |
| Citilink | | | | | |
| KEB Hana | 29 November 2023 | Fasilitas modal kerja investasi | USD10 juta | 4,75% per tahun | 8.825.000 |
| GMF AeroAsia | | | | | |
| BNI | 20 Mei 2023 | Fasilitas kredit investasi | USD42 juta | 3% per tahun | 8.184.964 |
| | 30 Desember 2026 | Fasilitas kredit investasi | Rp488,5 miliar | 3% per tahun | 18.604.186 |
| | 22 Agustus 2027 | Fasilitas kredit modal kerja | USD6 juta | 3% per tahun | 2.970.494 |
| | 27 November 2027 | Pinjaman berjangka | USD73 juta | 3% per tahun | 69.681.818 |
| | 27 November 2027 | Pinjaman berjangka | USD67,5 juta | 3% per tahun | 67.498.998 |
| BRI | 31 Mei 2030 | Kredit modal kerja Pinjaman berjangka | USD30 juta | 3% per tahun | 30.000.000 |
| | | | USD36,5 juta | 4,75% per tahun | 36.502.526 |
| | | | USD47,1 juta | 4,75% per tahun | 47.168.901 |
| | | | USD62 juta | 4,75% per tahun | 60.687.406 |
| Maybank | 20 Juli 2027 | Pinjaman berjangka | USD37,2 juta | 4,75% per tahun | 37.272.998 |
| PT Indonesia Infrastructure Finance | 24 Juli 2026 | Fasilitas kredit modal kerja | USD35 juta | LIBOR 1 bulan + 3,5% | 24.791.667 |
| ACS | | | | | |
| BNI | 27 Oktober 2025 | Fasilitas kredit investasi | Rp39 miliar | 10,75% per tahun | 1.302.854 |
| PT AeroTrans Services Indonesia ("ATS") | | | | | |



| PEMBERI PINJAMAN | JATUH TEMPO | JENIS FASILITAS | JUMLAH FASILITAS | SUKU BUNGA | SALDO 30 JUNI 2022 (USD) |
|--|-----------------|-----------------------------|------------------|-----------------|--------------------------|
| BCA | 2 November 2026 | Fasilitas pinjaman angsuran | Rp26,7 miliar | 8,5% per tahun | 1.660.462 |
| Garuda Orient Holidays Japan Co, Ltd ("GOHJ") | | | | | |
| Japan Finance Corporation | 31 Oktober 2031 | Pinjaman khusus | JPY150 juta | 0,17% per tahun | 1.101.524 |

Pada tanggal 30 Juni 2022, pinjaman bank jangka panjang Perseroan merupakan hasil restrukturisasi pinjaman bank jangka pendek menjadi 22 tahun dengan tingkat bunga 0,1% per tahun yang dibayar setiap setengah tahunan. Restrukturisasi ini berdasarkan keputusan Homologasi tertanggal 27 Juni 2022. Selisih antara nilai wajar dan nilai utang bank yang direstrukturisasi sebesar USD828.669.964 dicatat sebagai keuntungan dari restrukturisasi pembayaran pada laporan laba rugi konsolidasian interim. Sebagai dampak dari restrukturisasi utang bank Perseroan melalui proses PKPU, fasilitas pinjaman Perusahaan yang ada pada tanggal 30 Juni 2022 menjadi tidak dapat digunakan.

Untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022, Citilink dan Aerowisata telah membayarkan sebagian pinjaman jangka panjang dengan jumlah USD758.271. Pinjaman bank GMF AeroAsia dari BNI dijamin dengan aset yang dibiayai melalui aset tetap tertentu. Pada tanggal 30 Juni 2022, Perseroan tidak diwajibkan untuk memenuhi pembatasan keuangan tertentu akibat dari keputusan Homologasi.

GMF AeroAsia diwajibkan untuk memenuhi pembatasan keuangan tertentu di dalam perjanjian pinjamanpinjaman di atas. GMF AeroAsia tidak memenuhi pembatasan keuangan yang dipersyaratkan oleh beberapa bank tetapi GMF AeroAsia telah menerima surat persetujuan waiver dari beberapa bank atas tidak terpenuhinya rasio keuangan minimum yang dipersyaratkan pada tanggal 30 Juni 2022.

1.8 Liabilitas Sewa

Grup melakukan transaksi sewa, diantaranya sewa pesawat, mesin, bangunan, kendaraan, tanah dan perangkat keras. Nilai kini atas pembayaran minimum sewa pembiayaan pada tanggal 30 Juni 2022 adalah sebagai berikut:

| <i>(dalam USD, kecuali dinyatakan lain)</i> | |
|--|----------------------|
| KETERANGAN | JUMLAH |
| Dalam satu tahun | 165.708.963 |
| Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun | 1.467.034.587 |
| Lebih dari lima tahun | 2.154.180.985 |
| Jumlah pembayaran sewa masa depan | 3.786.924.535 |
| Dikurangi beban keuangan di masa depan | (1.281.396.116) |
| Nilai kini pembayaran minimum sewa | 2.505.528.419 |
| Dikurangi: | |
| Bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun | (107.127.180) |
| Total | 2.398.401.239 |

Pada tanggal 30 Juni 2022, Perseroan telah merestrukturisasi liabilitas sewa sebagai akibat dari hasil putusan Homologasi pada tanggal 27 Juni 2022 dan jumlah yang direstrukturisasi telah disajikan sebagai bagian dari "Utang hasil homologasi" di liabilitas jangka pendek.

Dalam laporan laba rugi konsolidasian interim, Perseroan mengakui beban depresiasi atas aset hak guna dan beban keuangan atas liabilitas sewa masing-masing sebesar USD211.775.832 dan USD136.495.573

Untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022, Perseroan menerima konsesi sewa sejumlah USD275.037.263 karena berdasarkan hasil keputusan Homologasi, sewa bulanan tetap pesawat selama periode Januari sampai dengan Juni 2022 diubah menjadi skema *power by the hour* (PBH) tanpa minimum jam terbang. Skema ini akan berlaku sampai dengan bulan Desember 2022, Juni 2023 atau Desember 2024, tergantung kontrak sewanya. Oleh karenanya, pembayaran sewa selama skema PBH ini tidak diperhitungkan dalam liabilitas sewa

Perseroan mengakui beban yang berkaitan dengan sewa aset jangka pendek, sewa aset bernilai rendah dan sewa variabel sebesar USD12.492.281. Pengeluaran kas untuk pembayaran pokok sewa adalah USD34.912.647.

1.9 Liabilitas Estimasi Biaya Pengembalian dan Pemeliharaan Pesawat

Saldo liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat pada tanggal 30 Juni 2022 adalah sebesar USD2.233.020.057. Rincian dari saldo liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat adalah berikut:

(dalam USD, kecuali dinyatakan lain)

| KETERANGAN | JUMLAH |
|---|----------------------|
| Saldo awal | 3.015.206.499 |
| Penambahan | - |
| Penyesuaian karena modifikasi kontrak sewa | (142.965.576) |
| Pembalikan karena penghentian dini kontrak sewa | (670.278.107) |
| Realisasi | (6.889.700) |
| Akresi | 37.946.941 |
| Saldo akhir | 2.233.020.057 |
| Dikurangi: | |
| Bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun | (214.243.106) |
| Total | 2.018.776.951 |

Pada tanggal 30 Juni 2022, Perseroan telah merestrukturisasi liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat sebagai akibat dari hasil putusan Homologasi pada tanggal 27 Juni 2022 dan jumlah yang direstrukturisasi telah disajikan sebagai bagian dari "Utang hasil homologasi" di liabilitas jangka pendek.

1.10 Utang Obligasi

Pada tanggal 3 Juni 2015, Perseroan menerbitkan *Trust Certificates* tidak dijamin sebesar USD500 juta ("Sukuk"). Hasil yang diperoleh digunakan untuk *reprofiling* portofolio utang Perseroan. Pembayaran Sertifikat dilakukan secara penuh pada saat jatuh tempo, dengan tingkat suku bunga tetap tahunan sebesar 5,95% yang dibayar setiap 6 bulanan yang dimulai 3 Desember 2015 sampai dengan 3 Juni 2020. Sukuk diterbitkan berdasarkan hak untuk perjalanan dan skema keagenan untuk memenuhi ketentuan penawaran Syariah.

The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited bertindak sebagai Penerima Delegasi, Agen Pembayar Utama, Pencatat Agen Pembayar dan Agen Pemindahtanganan atas Sukuk. Sukuk ini tidak diperingkat dan tercatat pada Singapore Exchange (SGX-ST).

Pada tanggal 18 Agustus 2017, Rapat Pemegang Sukuk menyetujui untuk mengubah pembatasan keuangan dari perjanjian Sukuk yang meliputi minimum ekuitas Perseroan sebesar USD500 juta dan maksimum *debt-to-equity ratio* Perseroan sebesar 3 kali. Definisi debt merupakan *interest-bearing-debt* Perseroan, tidak termasuk utang yang memiliki tenor kurang dari atau dalam 12 bulan dan liabilitas sewa pembiayaan dan termasuk anjak piutang. Definisi equity merupakan total ekuitas Perseroan.

Pada tanggal 12 Juni 2020, Perseroan telah melakukan *consent solicitation exercise* atas Sukuk dan seluruh syarat-syarat penyelesaian telah terpenuhi, setelah pengambilan suara pada *Extraordinary Resolutions* dalam Rapat Pemegang Sukuk yang dilaksanakan pada tanggal 10 Juni 2020.

Rapat Pemegang Sukuk di atas menyetujui untuk:

- a) Mengubah seluruh rujukan terkait dengan jatuh tempo Sukuk dari semula 3 Juni 2020 menjadi 3 Juni 2023; dan
- b) Selanjutnya mengesampingkan dan menanggukuhkan pembatasan tertentu serta mengesampingkan terjadinya Kejadian Pembubaran atau Kejadian Pembubaran Potensial sehubungan dengan terjadinya pelanggaran pembatasan dengan mengubah Syarat dan Ketentuan dalam *Declaration of Trust* dan dokumen transaksi Sukuk lainnya.

Pada tanggal 30 Juni 2022, Perseroan telah merestrukturisasi Sukuk sebagai akibat dari hasil putusan Homologasi pada tanggal 27 Juni 2022 dan saldo yang telah direstrukturisasi disajikan sebagai bagian dari "Utang hasil homologasi."

1.11 Obligasi Wajib Konversi

Dalam rangka amanat Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 118/PMK.06/2020 tentang Investasi Pemerintah Dalam Rangka Program Pemulihan Ekonomi Nasional, pada tanggal 28 Desember 2020, Perseroan menandatangani Perjanjian Penerbitan Obligasi Wajib Konversi dengan PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero) sebagai pelaksana investasi mewakili Menteri Keuangan sesuai Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 536/KMK.06/2020 tanggal 25 November 2020.

Nilai pokok obligasi wajib konversi adalah maksimal sebesar Rp8,5 triliun dengan tenor maksimum 7 (tujuh) tahun. Obligasi tersebut wajib dikonversi menjadi saham baru Perseroan pada tanggal jatuh tempo melalui mekanisme penambahan modal tanpa Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu. Obligasi wajib konversi telah diterbitkan pada 4 Februari 2021 dengan nilai sebesar Rp1 triliun dengan tenor selama 3 (tiga) tahun.

Saldo obligasi wajib konversi pada tanggal 30 Juni 2022 adalah Rp1 triliun atau setara USD67.200.443 termasuk biaya transaksi ditanggihkan sebesar USD148.695.

Berdasarkan hasil keputusan Homologasi pada tanggal 27 Juni 2022, Perseroan akan mengkonversikan obligasi wajib konversi menjadi ekuitas paling lambat sebelum tanggal 1 Januari 2023. Oleh karena itu, Perseroan mengklasifikasikan obligasi wajib konversi sebagai liabilitas jangka pendek.

1.12 Liabilitas Imbalan Kerja

Grup menyelenggarakan program iuran pasti, program imbalan pasti dan imbalan kerja jangka panjang lain untuk semua karyawan yang memenuhi persyaratan yang tertuang di dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB) dan Peraturan Perseroan (PP) sesuai dengan Perundangan Ketenagakerjaan yang berlaku.

Imbalan pascakerja

Program iuran pasti

Perseroan dan Perusahaan Anak tertentu (GMF AeroAsia, Asyst dan Citilink) 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.

Sesuai dengan amandemen Perjanjian Kerja Bersama (PKB) dan Peraturan Perseroan (PP) pada tahun 2016, Perseroan, GMF AeroAsia dan Asyst memberikan tambahan program pensiun iuran pasti. Oleh karena itu, Perseroan dan GMF AeroAsia pada tahun 2016 dan Asyst pada tahun 2017 mengikut sertakan karyawan dalam program pensiun iuran pasti yang dikelola Dana Pensiun Lembaga Keuangan (DPLK) BNI dan BRI. Sabre mengikut sertakan karyawan dalam program pensiun iuran pasti yang dikelola oleh DPLK AIA Financial.

Untuk periode enam bulan yang berakhir 30 Juni 2022, beban iuran pasti yang diakui dalam beban operasi oleh Perseroan sebesar USD4.531.538.

Program imbalan pasti

Aerowisata menyelenggarakan program pensiun imbalan pasti untuk seluruh karyawan tetap yang berhak. Program ini dikelola oleh Dana Pensiun Aero Wisata yang akta pendiriannya telah disahkan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. KEP-03/KM.10/2012 tanggal 3 Januari 2012.

Perseroan, GMF AeroAsia, Sabre, Asyst, Aerowisata dan Citilink juga memberikan imbalan kepada karyawan yang memenuhi persyaratan sesuai dengan PP. Tidak terdapat pendanaan terkait dengan imbalan ini.

Perseroan, GMF AeroAsia dan ASI memperhitungkan akumulasi iuran yang dibayar kepada DPGA dan DPLK sebagai pengurang liabilitas program imbalan pasti yang dicadangkan sesuai dengan PP. Perseroan, GMF AeroAsia dan Asyst hanya mengakui kekurangan antara imbalan yang tersedia dalam DPGA dan DPLK dan imbalan pascakerja sesuai dengan PP.

Imbalan kesehatan pasca kerja

Perseroan menyelenggarakan program kesehatan untuk karyawan yang sudah pensiun dan keluarganya sesuai dengan peraturan Perseroan. Perseroan telah menghentikan imbalan kesehatan atas karyawan yang pensiun setelah 31 Desember 2013. Aset program dari program kesehatan Perseroan dikelola oleh Yayasan Kesehatan Garuda ("Yankesga").

Imbalan kerja jangka panjang lain

Perseroan, GMF AeroAsia, Sabre dan Aerowisata memberikan penghargaan masa bakti kepada karyawan yang telah bekerja selama 20 tahun sesuai dengan kebijakan perusahaan. Tidak terdapat pendanaan terkait dengan imbalan kerja jangka panjang ini.

1.13 Liabilitas Tidak Lancar Lainnya

(dalam USD, kecuali dinyatakan lain)

| KETERANGAN | JUMLAH |
|----------------|-------------------|
| Denda | 10.173.579 |
| Uang muka agen | 6.570.189 |
| Lain-lain | 1.238.397 |
| Total | 17.982.345 |

KOMITMEN DAN KONTINJENSI

I. Komitmen

Pembelian pesawat

Pesawat Airbus A330-900 neo

Perseroan memiliki total *outstanding* kontrak pembelian pesawat Airbus A330-900 neo sebanyak 9 pesawat. Pada tanggal 16 Juni 2022, sesuai dengan *Airbus Restructuring Sheet*, Perseroan memperoleh hak konversi *delivery* pesawat Airbus A330-900 neo menjadi A350 atau A350F. Pengiriman pesawat Airbus A330-900 neo dijadwalkan pada tahun 2026 sampai dengan 2031.

Atas rencana *delivery* tersebut, Perseroan akan melakukan *review* secara berkala dengan mengacu pada perkembangan pasar.

Pembelian pesawat Airbus A330-800

Berdasarkan *Airbus Restructuring Sheet* tanggal 16 Juni 2022, Perseroan memiliki total *outstanding* kontrak pembelian 4 pesawat A330-800. Pengiriman pesawat Airbus A330-800 dijadwalkan pada tahun 2027 sampai dengan 2030. Namun demikian, berdasarkan *Airbus Restructuring Sheet* tersebut, Perseroan memperoleh hak pembatalan *delivery* pesawat Airbus A330-800.

Pesawat Airbus A320-200

Pada tanggal 20 Desember 2012, Citilink dan Airbus menandatangani perjanjian pembelian untuk membeli 25 unit pesawat Airbus A320 Neo dimana Citilink telah membayarkan *predelivery payments* ("PDP") kepada Airbus. Pada bulan November 2019, perjanjian ini diakhiri dan Airbus setuju untuk mengembalikan PDP yang telah dibayarkan dengan ketentuan dimana Perseroan dan/atau Citilink harus mengadakan sewa operasi untuk 25 pesawat Airbus A320 *Family*.

Pesawat Boeing 737 MAX 8

Pada tanggal 12 September 2014, Perseroan menandatangani perjanjian pembelian dengan Boeing untuk pembelian 50 unit pesawat Boeing 737 Max 8. Pada tanggal 31 Desember 2021, Perseroan memiliki sisa 49 unit yang masih belum dikirim oleh Boeing dengan rencana jadwal pengiriman yang belum dapat dipastikan menyusul adanya insiden yang menimpa pesawat Boeing 737 Max 8.

Pada tanggal 16 April 2021, Perseroan meminta agar seluruh produksi termasuk pengiriman pesawat Boeing 737 Max 8 untuk dihentikan.

Pada tanggal 30 Juni 2022, Boeing tidak berpartisipasi pada PKPU Perseroan, sehingga dikategorikan sebagai Kreditor Teridentifikasi Belum Terverifikasi dan utang Boeing dapat dianggap dikesampingkan sepenuhnya serta pada akhirnya dibebaskan dari kewajiban membayar dan Perseroan tidak memiliki kewajiban kepada Boeing dan sebaliknya.

Perseroan saat ini masih melakukan negosiasi lebih lanjut dengan Boeing terkait pengembalian *predelivery payments* ("PDP").

Pembelian pesawat ATR 72-600

Pada tanggal 7 Februari 2013, Citilink dan Avions De Transport Regional G.I.E ("ATR") menandatangani *Letter of Intent* pembelian 25 pesawat New ATR 72- 600 dan opsi membeli sampai dengan 25 Pesawat New ATR 72-600.

Perjanjian ini telah diamandemen beberapa kali dan pada tanggal 30 Juni 2022, Perseroan masih memiliki komitmen sewa untuk 5 pesawat tipe ATR 72-600 dengan jadwal pengiriman yang belum dapat dipastikan karena situasi pandemi COVID-19.

Pada 30 Juni 2022, ATR tidak berpartisipasi pada PKPU Perseroan, sehingga dapat dikategorikan sebagai Kreditor Teridentifikasi Belum Terverifikasi dan utang ATR dapat dianggap dikesampingkan sepenuhnya serta Perseroan tidak lagi memiliki kewajiban apapun kepada ATR.

Perseroan saat ini masih melakukan negosiasi lebih lanjut dengan ATR terkait pengembalian PDP dan terminasi atas 5 pesawat tersebut.

Perjanjian sistem layanan penumpang

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

Perjanjian terkait mesin pesawat

Garuda dan Roll Royce

Sejak tahun 2008, Perseroan menandatangani berbagai perjanjian dengan Rolls Royce terkait perawatan dan pemeliharaan mesin dengan tipe T700 dan T7000 untuk pesawat Airbus A330-300 dengan konsep *total care*.

Pada tanggal 16 Juni 2022, sebagai bagian dari proses PKPU, Perseroan dan Roll-Royce menandatangani *Restructuring Term Sheet*. Perseroan menyetujui rencana layanan yang berjalan (*ongoing services plan*) dengan menetapkan persyaratan pembayaran untuk mendukung program restorasi mesin untuk kembali beroperasi serta penyediaan layanan berdasarkan kontrak *total care* di masa mendatang dengan penyesuaian *term* sesuai dengan restrukturisasi pesawat A330 series baik dengan *lessor* maupun dengan pabrikan Airbus.

Garuda dan CFMI

Pada bulan Januari 2012, Perseroan menandatangani perjanjian dengan CFMI terkait dengan perawatan dan pemeliharaan mesin tipe CFM56-7B untuk pesawat B737-800 dengan nama perjanjian *Rate Per Flight Hour Agreement For Engine Shop Maintenance Services*.

Pada tanggal 15 Juni 2022, Perseroan dan CFMI menandatangani *Settlement Term Sheet* sebagai bagian dari proses PKPU dengan kesepakatan utang PKPU ke CFMI berkurang menjadi USD31.315.201 dan membayarkan deposit *reimburse* sebesar USD7.580.000 kepada CFMI secara parsial.

Citilink dan CFMI

Pada tanggal 27 Juni 2022, sesuai hasil PKPU Garuda, Citilink dan CFMI menyepakati utang sebesar USD4.677.383 di *haircut* menjadi utang sebesar USD963.136.

Garuda dan General Electric

Pada bulan Juni 2012, Perseroan juga menandatangani *General Terms Agreement* dengan *General Electric* ("GE") terkait dengan suku cadang, peralatan, publikasi dan pelatihan mesin pesawat GE90-115B dan CF34-8C.

Perjanjian sub-distribution antara Sabre dengan Sabre Asia Pacific Pte., Ltd. Singapura, ("Sabre APAC")

Sabre, perusahaan anak, mengadakan perjanjian subdistribusi dengan Sabre APAC yang efektif sejak tanggal 11 April 1995. Dalam perjanjian ini, Sabre APAC memberikan hak sub-lisensi eksklusif kepada Sabre untuk memasarkan dan mendistribusikan sendiri sistem reservasi komputer (Sistem Sabre) di 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 biaya. Perjanjian ini akan berlanjut kecuali diakhiri lebih awal sebagaimana ditentukan dalam perjanjian.

Sebagai imbalan atas pemesanan bersih yang dilakukan pelanggan melalui sistem Sabre atas jasa penyedia produk perjalanan yang ditawarkan berdasarkan sistem, Sabre Asia Pacific Pte., Ltd. diwajibkan membayar imbalan jasa tertentu kepada Sabre sebagaimana ditentukan dalam perjanjian.

Imbalan tersebut sebesar 25% dari dasar tarif yang dikenakan pada pesawat udara per segmen pemesanan bersih yang dilakukan pelanggan setelah dikurangi biaya-biaya tertentu sebagaimana ditentukan dalam perjanjian.

GMF AeroAsia melakukan perjanjian jangka panjang untuk pemeliharaan dan perbaikan dengan beberapa airlines

GMF AeroAsia melakukan perjanjian jangka panjang untuk pemeliharaan dan perbaikan pesawat dengan beberapa penerbangan. GMF AeroAsia mengakui pendapatan atas jasa ini sesuai tarif yang disepakati dalam perjanjian.

Perseroan memiliki piutang jangka panjang dari PT Merpati Nusantara Airlines (“MNA”) atas jasa perawatan pesawat

Pada bulan Maret 2009, Perseroan dan MNA, yang merupakan entitas Afiliasi karena kepemilikan Pemerintah, telah menandatangani Nota Kesepahaman dimana kedua belah pihak setuju bahwa MNA akan memenuhi liabilitasnya kepada Perseroan sebesar USD33.273.256 dan Rp999.003.673 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, Perseroan juga memperoleh surat dari Kementerian Negara Badan Usaha Milik Negara (“BUMN”), yang menyatakan bahwa utang Merpati kepada Perseroan akan dilakukan penjadwalan kembali pembayaran secara cicilan dimulai pada tahun 2016.

Pada tanggal 6 Februari 2018, Hakim Pengawas memutuskan bahwa saat ini MNA berada dalam proses PKPU Tetap sampai dengan 17 Oktober 2018 dan meminta MNA untuk menyusun Proposal Perdamaian yang dapat disepakati para Kreditor. Dikarenakan kondisi MNA yang telah berhenti beroperasi dan hampir seluruh aset MNA telah dijaminkan kepada Kreditor Separatis, maka MNA melakukan pencarian Mitra Strategis untuk mendukung MNA dapat beroperasi kembali.

Sepanjang periode April 2018 hingga Juni 2018, MNA menyelenggarakan Program Pencarian Investor dan kemudian berhasil mendapatkan investor potensial (yang disebut sebagai “Mitra Strategis”) yang akan mendukung MNA agar dapat beroperasi kembali dengan melakukan penyertaan modal tambahan yang akan digunakan dalam pembelian armada, suku cadang dan infrastrukturnya.

Pada 14 November 2018, Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Surabaya menjatuhkan putusan No.: 4/PDT.SUS-PKPU/2018/PN.Niaga.Sby (“Putusan Homologasi”) yang pada intinya menyatakan sah perdamaian antara MNA dengan para Kreditor.

Dampak Putusan Homologasi terhadap Perseroan sebagai Pemegang Saham di MNA adalah, saham Perseroan yang semula 3,01% akan menjadi 0,004% setelah nantinya Mitra Strategis melakukan penyetoran modal. Selain itu, dalam kaitannya Perseroan sebagai salah satu kreditor konkuren adalah, akan dilakukan konversi utang MNA menjadi saham sementara Perseroan di MNA, dengan ketentuan dilunasi secara sekaligus pada tahun ke-15 dengan nilai utang pokok yang sama pada saat dilakukannya konversi utang; dan atas pertimbangan dan keputusannya sendiri Perseroan berhak untuk merubah sifat saham sementara menjadi saham tetap.

Hasil keputusan akhir terkait Pelaksanaan Putusan Homologasi ini akan tetap diambil oleh Pemegang Saham mayoritas, yaitu dalam hal ini adalah Kementerian BUMN. Sampai dengan laporan keuangan konsolidasian interim 30 Juni 2022 diterbitkan, Perseroan belum memperoleh tindaklanjut apapun terkait pelaksanaan isi Putusan Homologasi ini.

Pada 2 Juni 2022, telah dilaksanakan sidang dengan agenda pembacaan putusan oleh Majelis Hakim Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Surabaya yang pada intinya adalah pembatalan Putusan Pengesahan Perjanjian Perdamaian (Homologasi) No. 04/PDT.Sus-PKPU/2018/PN.Niaga.Sby tanggal 14 November 2018, serta menyatakan MNA pailit dengan segala akibat hukumnya

Pada tanggal 19 Juli 2022, telah dilakukan Rapat Kreditor dengan agenda Pencocokan dan Verifikasi Piutang Merpati (Dalam Pailit) (“Rapat Kreditor”) di Pengadilan Niaga Pengadilan Negeri Surabaya.

Dalam Rapat Kreditor tersebut, kurator telah menyampaikan Daftar Piutang Sementara (“DPS”) kepada kreditor-kreditor termasuk Garuda. Langkah selanjutnya adalah Garuda menunggu kurator menerbitkan Daftar Piutang Tetap (“DPT”).

Kerja sama antara Citilink dengan PT Sriwijaya Air dan PT NAM Air (bersama-sama disebut sebagai “Sriwijaya Group”) sehubungan dengan pengelolaan pesawat milik Sriwijaya Group

Pada tanggal 9 November 2018, Citilink menandatangani perjanjian kerja sama operasi dengan PT Sriwijaya Air dan PT NAM Air (bersama-sama disebut sebagai Sriwijaya Grup). Perjanjian ini kemudian diubah pada tanggal 19 November 2018 dan 27 Februari 2019 menjadi perjanjian kerja sama pengelolaan manajemen. Berdasarkan perjanjian kerja sama ini, Citilink dan/atau Grup akan bertindak untuk melakukan pengelolaan pesawat milik Sriwijaya dan sebagai kompensasi Citilink berhak mendapat management fee sebesar 5% dari pendapatan operasional bersih dan bagi hasil sebesar 65% dari laba usaha sebagaimana ditentukan dalam perjanjian. Berdasarkan perjanjian ini, Citilink dan/atau Perseroan berhak untuk menunjuk perwakilan ke dalam susunan Direksi Sriwijaya Grup. Perjanjian ini berlaku selama 12 tahun sejak ditandatangani.

Pada bulan November 2019, pelaksanaan kerja sama manajemen tersebut dihentikan dikarenakan Sriwijaya Grup telah mengembalikan seluruh perwakilan sumber daya manusia yang ditempatkan oleh Garuda. Seluruh saldo piutang Sriwijaya Grup sehubungan dengan management fee dan bagi hasil sebesar Rp559.620.045.769 setara dengan USD39.115.094 (2020: USD39.675.268) akan dibahas lebih lanjut antara Perseroan, Citilink dan Sriwijaya Grup.

Pada tanggal 30 Juni 2022, Perseroan telah membuat cadangan penurunan nilai atas kemungkinan tidak tertagihnya piutang Sriwijaya Grup.

Penundaan kewajiban pembayaran utang ACS

Pada tanggal 16 Desember 2021, terdapat permohonan PKPU dari PT Gloria Mutiara Duta Papua sebagai Pemohon PKPU kepada ACS sebagai Termohon PKPU. Pada tanggal 14 April 2022, Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat memutuskan ACS berstatus Penundaan PKPU.

Proses PKPU yang dimulai pada tanggal 26 April 2022 dan berakhir dengan keputusan Homologasi tertanggal 26 Juli 2022, yang tertuang dalam Rencana Perdamaian. Tidak terdapat pengajuan kasasi terhadap Putusan Homologasi tersebut, sehingga Putusan Homologasi telah berkekuatan hukum tetap (*inkracht*).

II. Kontinjensi

Gugatan Wanprestasi dari Helice Leasing S.A.S dan Atterissage S.A.S

Pada tanggal 27 Maret 2020, salah satu *lessor* Perseroan yaitu Helice Leasing S.A.S (Helice) mengajukan permohonan kepada Pengadilan Belanda untuk melakukan sita jaminan atas dana yang ada pada rekening Perseroan di Amsterdam dan hal ini telah dikabulkan oleh Pengadilan Belanda. Helice juga mengajukan gugatan pokok perkara kepada Perseroan di Pengadilan London dimana gugatan saat ini sedang berlangsung.

Pada tanggal 20 Januari 2021, Pengadilan London mengabulkan eksepsi kompetensi absolut (*challenge of jurisdiction*) yang diajukan dengan pertimbangan bahwa Pengadilan London tidak berwenang untuk memeriksa gugatan ini, melainkan merupakan kewenangan *London Court of International Arbitration* (“LCIA”).

Pada tanggal 16 Februari 2021, Helice dan *lessor* lain yang berada dalam satu manajemen, yaitu Atterissage, mengajukan gugatan arbitrase di LCIA dan memperbaharui permohonan sita jaminan yang pernah diajukan sebelumnya.

Pada tanggal 16 Maret 2021, Perseroan telah memberikan tanggapan terhadap gugatan dari Helice dan Atterissage tersebut. Pada tanggal 6 September 2021, LCIA menetapkan putusan arbitrase yang mewajibkan Perseroan untuk membayar uang sewa tertunggak ditambah uang sewa berjalan. Helice Leasing S.A.S juga berpartisipasi di dalam proses PKPU Perseroan dan mendukung keputusan PKPU.

Pasca keputusan Homologasi tertanggal 27 Juni 2022, penyelesaian atas gugatan ini akan mengikuti rencana penyelesaian sebagaimana yang tertuang dalam keputusan Homologasi.

Gugatan Wanprestasi dari SMBC Aviation Capital Limited

Pada tanggal 12 Agustus 2020, salah satu *lessor* Perseroan yaitu SMBC Aviation Capital Limited (“SMBC”) mengajukan gugatan ke Pengadilan London terkait pembayaran sewa pesawat yang belum dilakukan oleh Perseroan.

Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan konsolidasian interim 30 Juni 2022, gugatan tersebut sedang dalam proses persidangan di Pengadilan London. Secara paralel, Perseroan terus melakukan negosiasi dengan SMBC, untuk mencapai kesepakatan komersial dan restrukturisasi kontrak di luar Pengadilan. SMBC juga berpartisipasi di dalam proses PKPU Perseroan dan mendukung keputusan PKPU.

Pasca keputusan Homologasi tertanggal 27 Juni 2022, penyelesaian atas gugatan ini akan mengikuti rencana penyelesaian sebagaimana yang tertuang dalam keputusan Homologasi.

Gugatan Kepailitan dari AerCap Ireland Limited (“AerCap”)

Pada tanggal 4 Juni 2021, salah satu *lessor* Perseroan yaitu AerCap Ireland Limited (“AerCap”) mengajukan gugatan kepailitan ke *Supreme Court of New South Wales*, Australia terkait pembayaran sewa pesawat yang belum dilakukan oleh Perseroan.

Pada tanggal 28 Juli 2021, Perseroan telah mencapai kesepakatan dengan AerCap di luar pengadilan dan telah menandatangani Global Side Letter yang di antaranya berisi komitmen AerCap untuk menghentikan gugatan kepailitan ini apabila Perseroan melaksanakan kewajibannya berdasarkan *Side Letter*.

Pada tanggal 11 Agustus 2021, telah terdapat *notice of discontinuance* atas gugatan ini yang diterbitkan oleh *Supreme Court of New South Wales*.

Gugatan Arbitrase dari ALAFCO

Pada tanggal 5 Agustus 2021, salah satu *lessor* Perseroan yaitu ALAFCO mengajukan gugatan arbitrase ke *International Court of Arbitration* (ICC) di Singapura terkait pembayaran sewa pesawat yang belum dilakukan oleh Perseroan.

Pada tanggal 11 Agustus 2022, perkara ini telah dihentikan berdasarkan penarikan klaim dari Pihak yang bersengketa.

Gugatan Wanprestasi dari AVAP Leasing (Asia) Pte Ltd

Pada tanggal 13 Agustus 2021, salah satu *lessor* Perseroan yaitu AVAP Leasing (Asia) Pte Ltd (“Aviation”) mengajukan gugatan ke *Supreme Court of New South Wales* terkait pembayaran sewa pesawat yang belum dilakukan oleh Perseroan. Sidang pertama dijadwalkan pada tanggal 27 Agustus 2021.

Pada 31 Maret 2022, terdapat *Notice of Discontinuance* terhadap perkara ini. Oleh karena itu, perkara ini telah dihentikan.

Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang

1. Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang PT My Indo Airlines (“PKPU MYIA”)

Pada 16 Juli 2021, Perseroan telah menerima Surat Pemberitahuan panggilan sidang dari Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, dengan perihal Panggilan Sidang menghadap dalam Perkara Permohonan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (“PKPU”) Nomor: 289/Pdt.Sus/PKPU/2021/PN.Niaga.Jkt.Pst. Berdasarkan surat panggilan sidang tersebut diketahui terdapat permohonan PKPU dari PT My Indo Airlines (“MYIA”) sebagai Pemohon PKPU kepada Perseroan sebagai Termohon PKPU. Adapun sidang pertama telah dilaksanakan pada tanggal 27 Juli 2021 di Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat. Pada tanggal 21 Oktober 2021 telah terdapat putusan yang intinya menolak permohonan PKPU dari MYIA.

2. Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang PT Mitra Buana Koorporindo (“PKPU MBK”)

Pada 26 Oktober 2021, Perseroan telah menerima Surat pemberitahuan panggilan sidang dari Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, dengan perihal Panggilan Sidang menghadap dalam Perkara Permohonan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (“PKPU”). Berdasarkan surat panggilan sidang tersebut diketahui terdapat permohonan PKPU dari PT Mitra Buana Koorporindo (“MBK”) sebagai Pemohon PKPU kepada Perseroan sebagai Termohon PKPU.

Proses PKPU yang dimulai pada tanggal 9 Desember 2021 dan berakhir dengan keputusan Homologasi tertanggal 27 Juni 2022, yang tertuang dalam Rencana Perdamaian.

Gugatan dari Greylag Goose Leasing 1410 Designated Activity Company (“Greylag 1410”) dan Greylag Goose Leasing 1446 Designated Activity Company (“Greylag 1446”)

1. Pada tanggal 11 Juli 2022, Kuasa Hukum Perseroan telah menerima 2 Surat Pemberitahuan dan Penyampaian Salinan Permohonan Kasasi dan Memori Kasasi, yang pada intinya terdapat 2 upaya hukum Kasasi atas Putusan Homologasi dari Greylag 1410 dan Greylag 1446 (“Pemohon Kasasi”). Perseroan telah mengajukan Kontra Memori Kasasi pada tanggal 14 Juli 2022. Pada tanggal 26 Juli 2022, berkas perkara kasasi telah lengkap dan dikirimkan oleh Pengadilan Niaga kepada Mahkamah Agung Indonesia. Mengacu kepada informasi putusan yang dicantumkan dalam situs web resmi Mahkamah Agung Republik Indonesia, diperoleh informasi bahwa Mahkamah Agung telah menolak permohonan kasasi tersebut dengan keputusan Nomor 1454 K/Pdt.Sus-Pailit/2022 tanggal 26 September 2022.
2. Pada 17 Agustus 2022 Konsultan Hukum Perseroan di Australia menerima surat mengenai Gugatan *Winding Up Application* yang diajukan oleh Greylag 1410 dan Greylag 1446 (“Penggugat”) di *Supreme Court of New South Wales*, Australia. Lebih lanjut pada tanggal 18 Agustus 2022, Perseroan melalui Kantor Cabang Australia juga menerima informasi yang sama. Perseroan berkoordinasi dengan Konsultan Hukum Perseroan di Australia untuk menangani gugatan ini. Saat ini perkara tersebut dalam proses di *Supreme Court of New South Wales*.
3. Pada tanggal 17 Agustus 2022, GIHF mendapatkan surat pemberitahuan berupa panggilan terkait persidangan *judicial liquidation* di Pengadilan Perancis. Greylag 1410 dan Greylag 1446 juga mengajukan pembekuan rekening bank GIHF di Perancis pada bulan Juli 2022. Selanjutnya, pada tanggal 5 Juli 2022, rekening CIC GIHF telah disita sebagian dan pada tanggal 7 Juli 2022, rekening Citibank GIHF dibekukan berdasarkan surat dari Bank. GIHF melalui kuasa hukumnya telah mengajukan *judicial release* sebagai upaya untuk mengangkat pembekuan rekening tersebut. GIHF melalui kuasa hukumnya telah memberikan tanggapan terhadap gugatan. Saat ini perkara tersebut dalam proses di Pengadilan Komersial Paris.

Gugatan Arbitrase di SIAC

Pada tanggal 14 Juni 2022, *lessor* Perseroan memulai proses arbitrase ke Singapore International Arbitration Centre (“SIAC”) terhadap Perseroan dan juga GIHF. Selanjutnya proses arbitrase ini sedang berjalan di SIAC.

SELURUH KEWAJIBAN KONSOLIDASIAN INTERIM GRUP PADA TANGGAL 30 JUNI 2022 TELAH DIUNGKAPKAN DALAM PROSPEKTUS INI.

SETELAH TANGGAL 30 JUNI 2022 SAMPAI DENGAN TANGGAL LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN DAN SETELAH TANGGAL LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN SAMPAI DENGAN PERNYATAAN PENDAFTARAN MENJADI EFEKTIF, GRUP TIDAK MEMILIKI KEWAJIBAN-KEWAJIBAN DAN IKATAN LAIN KECUALI KEWAJIBAN-KEWAJIBAN YANG TIMBUL DARI KEGIATAN USAHA NORMAL GRUP SERTA KEWAJIBAN-KEWAJIBAN YANG TELAH DINYATAKAN DALAM PROSPEKTUS INI DAN YANG TELAH DIUNGKAPKAN DALAM LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN INTERIM GRUP.

DENGAN ADANYA PENGELOLAAN YANG SISTEMATIS ATAS ASET DAN LIABILITAS SERTA PENINGKATAN HASIL OPERASI DI MASA YANG AKAN DATANG, MANAJEMEN MENYATAKAN KESANGGUPANNYA UNTUK DAPAT MENYELESAIKAN SELURUH LIABILITASNYA YANG TELAH DIUNGKAPKAN DALAM PROSPEKTUS INI SESUAI DENGAN PERSYARATAN SEBAGAIMANA MESTINYA.

SETELAH PUTUSAN HOMOLOGASI, PERSEROAN (ENTITAS INDUK) TIDAK LAGI MEMILIKI PEMBATASAN KEUANGAN.

PERSEROAN MENYATAKAN BAHWA TIDAK ADA PELANGGARAN ATAS PERSYARATAN DALAM PERJANJIAN KREDIT YANG DILAKUKAN OLEH PERSEROAN ATAU PERUSAHAAN ANAK DALAM KELOMPOK USAHA PERSEROAN YANG BERPENGARUH MATERIAL TERHADAP KELANGSUNGAN USAHA PERSEROAN.

SETELAH TANGGAL LAPORAN KEUANGAN TERAKHIR SAMPAI DENGAN TANGGAL PERNYATAAN PENDAFTARAN MENJADI EFEKTIF, PERSEROAN MENYATAKAN TIDAK ADA KEADAAN LALAI YANG DILAKUKAN OLEH PERSEROAN ATAU PERUSAHAAN ANAK DALAM KELOMPOK USAHA PERSEROAN ATAS PEMBAYARAN POKOK DAN/ATAU BUNGA PINJAMAN.

SAMPAI DENGAN TANGGAL PROSPEKTUS INI DITERBITKAN TIDAK TERDAPAT PEMBATASAN-PEMBATASAN (*NEGATIVE COVENANTS*) YANG AKAN MERUGIKAN HAK-HAK PEMEGANG SAHAM PUBLIK.

IV. IKHTISAR DATA KEUANGAN PENTING

Calon investor harus membaca ikhtisar data keuangan penting yang disajikan di bawah ini bersama dengan laporan keuangan konsolidasian Grup beserta catatan atas laporan keuangan. Investor juga harus membaca Bab V Prospektus ini yang berjudul Analisis dan Pembahasan oleh Manajemen.

Ikhtisar data keuangan penting pada tanggal dan untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022 dan pada tanggal dan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021 dan 2020 yang disajikan di bawah ini diambil dari laporan keuangan konsolidasian interim Grup yang telah diaudit pada tanggal dan untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022, laporan keuangan konsolidasian Grup pada tanggal dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021 dan laporan keuangan konsolidasian Grup pada tanggal dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2020, beserta catatan atas laporan-laporan keuangan konsolidasian tersebut.

Laporan keuangan konsolidasian interim Grup pada tanggal dan untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022, telah disusun oleh Manajemen Perseroan sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan Indonesia dan telah diaudit oleh KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) sesuai dengan standar audit yang ditetapkan oleh IAPI, dengan opini tanpa modifikasian dengan penekanan suatu hal tentang ketidakpastian material yang terkait dengan kelangsungan usaha dalam laporannya yang diterbitkan kembali pada tanggal 9 November 2022, yang ditandatangani oleh Drs. Irhoan Tanudiredja, CPA (Registrasi Akuntan Publik No. AP 0226).

Laporan keuangan konsolidasian Grup pada tanggal dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021, telah di audit oleh KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) dengan opini tanpa modifikasian dengan paragraf penekanan suatu hal tentang ketidakpastian material yang terkait dengan kelangsungan usaha berdasarkan laporan auditor pada tanggal 11 Juli 2022 yang ditandatangani oleh Drs. Irhoan Tanudiredja, CPA (Registrasi Akuntan Publik No. AP 0226).

Laporan keuangan konsolidasian Grup pada tanggal dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2020 telah di audit oleh KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) dengan opini tidak menyatakan pendapat pada tanggal 15 Juli 2021 yang ditandatangani oleh Daniel Kohar S.E., CPA (Registrasi Akuntan Publik No. AP 1130). Opini tidak menyatakan pendapat diberikan karena auditor tidak dapat memperoleh bukti audit yang cukup dan tepat untuk mendukung asumsi bahwa rencana manajemen dapat dicapai dalam jangka waktu yang diperlukan untuk memitigasi ketidakpastian material yang dapat menimbulkan keraguan signifikan tentang kemampuan Grup untuk mempertahankan kelangsungan usahanya, yang mana hal tersebut dibutuhkan oleh auditor untuk menyediakan suatu basis bagi opini auditnya atas laporan keuangan yang diterbitkan pada tanggal 15 Juli 2021.

Laporan keuangan konsolidasian Grup yang telah diaudit tersebut tidak dicantumkan dalam Prospektus ini namun disertakan dalam informasi Perseroan ke BEI dan dapat diakses melalui www.idx.co.id.

Informasi keuangan konsolidasian interim Grup untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2021 pada tabel di bawah ini diambil dari laporan keuangan konsolidasian interim Grup pada tanggal dan untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022 yang muncul sebagai periode komparatif atas laporan keuangan konsolidasian interim yang telah diaudit tersebut. Informasi keuangan konsolidasian interim Grup untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2021 tidak diaudit dan tidak direviu. KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) tidak melakukan audit, reviu atau melakukan prosedur apapun untuk informasi keuangan konsolidasian tersebut.

A. LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN

| | (dalam USD) | | |
|-------------------------------------|-----------------|-------------------------------|-------------|
| | 30 Juni 2022 | 31 Desember 2021 2020 | |
| ASET LANCAR | | | |
| Kas dan setara kas | 130.537.274 | 54.442.439 | 200.979.909 |
| Kas yang dibatasi penggunaannya | 2.993.960 | 5.938.273 | 512.150 |
| Piutang usaha | | | |
| Pihak berelasi | 12.894.939 | 9.996.478 | 10.323.841 |
| Pihak ketiga | 76.502.667 | 84.742.853 | 100.583.150 |
| Aset kontrak | 5.799.515 | 1.799.100 | 10.383.010 |
| Piutang lain-lain | 8.336.002 | 7.347.430 | 5.992.422 |
| Persediaan | 68.026.337 | 73.033.991 | 105.199.006 |
| Uang muka dan beban dibayar di muka | 58.840.580 | 45.163.998 | 64.688.636 |



(dalam USD)

| | 30 Juni 2022 | 31 Desember 2021 | 2020 |
|--|----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Pajak dibayar di muka | | | |
| Pajak penghasilan badan | 12.866.375 | 11.561.857 | 13.894.653 |
| Pajak lain-lain | 12.126.537 | 11.698.610 | 14.287.713 |
| Aset tidak lancar yang dimiliki untuk dijual | - | - | 9.702.686 |
| Total aset lancar | 388.924.186 | 305.725.029 | 536.547.176 |
| ASET TIDAK LANCAR | | | |
| Uang muka dan uang jaminan | 149.211.875 | 164.856.914 | 314.359.197 |
| Uang muka pembelian pesawat | 136.751.469 | 153.616.395 | 185.640.719 |
| Investasi pada entitas asosiasi | 2.856.200 | 2.599.119 | 20.006.880 |
| Properti investasi | 82.643.031 | 83.083.551 | 83.894.322 |
| Aset pajak tangguhan | 325.929.298 | 571.753.237 | 211.828.238 |
| Aset tetap - bersih | 4.716.890.241 | 5.854.523.982 | 9.392.106.273 |
| Aset takberwujud | 12.722 | 35.943 | 253.178 |
| Beban tangguhan | 15.627 | 23.480 | 42.977 |
| Aset tidak lancar lain - lain | 56.376.140 | 56.527.710 | 45.301.447 |
| Total aset tidak lancar | 5.470.686.603 | 6.887.020.331 | 10.253.433.231 |
| TOTAL ASET | 5.859.610.789 | 7.192.745.360 | 10.789.980.407 |
| LIABILITAS DAN EKUITAS | | | |
| LIABILITAS JANGKA PENDEK | | | |
| Pinjaman jangka pendek | 24.956.734 | 699.191.633 | 805.272.996 |
| Utang usaha | | | |
| Pihak berelasi | 219.078.740 | 287.662.388 | 121.073.351 |
| Pihak ketiga | 263.160.363 | 341.916.442 | 299.900.564 |
| Utang hasil homologasi | 281.597.723 | - | - |
| Liabilitas anjak piutang | - | - | 94.019.723 |
| Utang lain-lain | 41.025.309 | 40.363.360 | 38.678.877 |
| Utang pajak | | | |
| Pajak penghasilan badan | 907.411 | 1.343.867 | 680.082 |
| Pajak lain-lain | 210.174.680 | 232.294.335 | 211.857.149 |
| Akrual | 407.371.444 | 739.304.926 | 378.376.163 |
| Pendapatan diterima dimuka | 213.279.741 | 166.425.468 | 168.091.594 |
| Uang muka diterima | 52.305.473 | 50.967.321 | 57.922.908 |
| Liabilitas terkait aset tidak lancar yang dimiliki untuk dijual | - | - | 2.028.374 |
| Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun: | | | |
| Pinjaman jangka panjang | 40.973.502 | 55.720.909 | 51.068.979 |
| Liabilitas imbalan kerja | 17.469.389 | 16.237.370 | 17.854.160 |
| Liabilitas sewa | 107.127.180 | 1.842.202.619 | 1.505.258.580 |
| Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat | 214.243.106 | 667.012.510 | 25.117.040 |
| Pinjaman efek beragun aset | - | 65.549.397 | 25.522.846 |
| Utang obligasi | - | 495.188.854 | 492.074.369 |
| Obligasi wajib konversi | 67.200.443 | 69.931.786 | - |
| Total liabilitas jangka pendek | 2.160.871.238 | 5.771.313.185 | 4.294.797.755 |
| LIABILITAS JANGKA PANJANG | | | |
| Liabilitas jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun: | | | |
| Utang usaha jangka panjang – pihak berelasi | 207.358.402 | 580.361.465 | 582.500.342 |
| Utang hasil homologasi | 703.952.336 | - | - |
| Pinjaman jangka panjang | 590.155.794 | 720.187.820 | 248.159.518 |
| Liabilitas imbalan kerja | 79.852.093 | 94.140.107 | 100.087.608 |
| Liabilitas sewa | 2.398.401.239 | 3.768.230.816 | 4.493.564.698 |
| Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat | 2.018.776.951 | 2.348.193.989 | 2.955.512.646 |
| Pinjaman efek beragun aset | 32.047.483 | - | 51.045.692 |
| Liabilitas pajak tangguhan | 757.220 | 779.089 | 804.629 |
| Liabilitas jangka panjang lainnya | 17.982.345 | 19.598.604 | 6.531.766 |
| Total liabilitas jangka panjang | 6.049.283.863 | 7.531.491.890 | 8.438.206.899 |
| TOTAL LIABILITAS | 8.210.155.101 | 13.302.805.075 | 12.733.004.654 |
| EKUITAS | | | |
| Modal saham - nilai nominal Rp459 per saham untuk saham Seri A Dwiwarna dan saham Seri B | | | |



(dalam USD)

| | 30 Juni 2022 | 31 Desember | |
|--|-------------------------|------------------------|------------------------|
| | | 2021 | 2020 |
| Modal dasar - 1 saham Seri A Dwiwarna dan 29.999.999.999 saham Seri B | | | |
| Modal ditempatkan dan disetor - 1 saham Seri A Dwiwarna dan 25.886.576.253 saham Seri B | 1.310.326.950 | 1.310.326.950 | 1.310.326.950 |
| Tambahan modal disetor | 13.753.694 | 13.753.694 | 13.753.694 |
| Saldo laba (defisit) | | | |
| USD1.385.459.977 pada tanggal 1 Januari 2012 telah dieliminasi dalam rangka kuasi-reorganisasi | | | |
| - Dicadangkan | 6.081.861 | 6.081.861 | 6.081.861 |
| - Belum dicadangkan | (3.655.910.320) | (7.418.846.826) | (3.263.966.450) |
| Penghasilan komprehensif lain | 13.935.259 | 16.342.049 | 14.118.586 |
| Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk | (2.311.812.556) | (6.072.342.272) | (1.919.685.359) |
| Kepentingan nonpengendali | (38.731.756) | (37.717.443) | (23.338.888) |
| TOTAL EKUITAS | (2.350.544.312) | (6.110.059.715) | (1.943.024.247) |
| TOTAL LIABILITAS DAN EKUITAS | 5.859.610.789 | 7.192.745.360 | 10.789.980.407 |

B. LAPORAN LABA RUGI DAN PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN KONSOLIDASIAN

(dalam USD)

| | Untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni | | Untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember | |
|--|--|-----------------------------|---|-------------------------------|
| | 2022 | 2021* | 2021 | 2020 |
| Pendapatan usaha | | | | |
| Penerbangan berjadwal | 677.287.280 | 556.534.053 | 1.041.146.408 | 1.200.671.828 |
| Penerbangan tidak berjadwal | 87.572.615 | 41.639.113 | 88.053.843 | 77.242.260 |
| Lainnya | 113.835.273 | 98.630.195 | 207.478.219 | 214.417.011 |
| | <u>878.695.168</u> | <u>696.803.361</u> | <u>1.336.678.470</u> | <u>1.492.331.099</u> |
| Beban usaha | | | | |
| Beban operasional penerbangan | (685.977.840) | (769.357.947) | (1.484.323.240) | (1.653.741.214) |
| Beban pemeliharaan dan perbaikan | (227.733.160) | (313.533.860) | (559.241.814) | (800.558.373) |
| Beban umum dan administrasi | (121.169.929) | (94.659.510) | (192.180.422) | (350.253.350) |
| Beban bandara | (67.214.117) | (88.793.951) | (153.719.394) | (184.974.225) |
| Beban tiket, penjualan dan promosi | (62.519.779) | (45.229.970) | (94.878.738) | (129.234.980) |
| Beban pelayanan penumpang | (36.556.855) | (45.289.959) | (81.741.861) | (133.279.727) |
| Beban operasional hotel | (10.147.096) | (11.226.385) | (22.215.692) | (23.416.387) |
| Beban operasional transportasi | (5.375.437) | (7.546.686) | (13.494.498) | (20.205.283) |
| Beban operasional jaringan | (2.072.459) | (4.702.047) | (7.226.631) | (8.163.104) |
| | <u>(1.218.766.672)</u> | <u>(1.380.340.315)</u> | <u>(2.609.022.290)</u> | <u>(3.303.826.643)</u> |
| Pendapatan/(beban) usaha lainnya | | | | |
| Penurunan nilai aset non-keuangan | - | - | (1.456.153.521) | (264.517.723) |
| Penghentian dini kontrak sewa | - | (64.665.210) | (887.922.715) | - |
| Keuntungan/(kerugian) selisih kurs - bersih | 79.971.158 | 50.578.028 | 22.118.829 | (35.247.323) |
| Pendapatan/(beban) lain-lain - bersih | 281.621.878 | (5.721.883) | (367.866.220) | (91.799.035) |
| Pendapatan dari restrukturisasi utang | 2.854.798.632 | - | - | - |
| Keuntungan dari restrukturisasi pembayaran | 1.336.303.128 | 9.440.057 | 6.250.269 ⁽¹⁾ | 140.779.986 ⁽¹⁾ |
| Bagian atas hasil bersih entitas asosiasi | 260.324 | 657.937 | (16.599.396) | (3.888.337) |
| Pendapatan keuangan | 890.852 | 1.526.097 | 11.704.233 | 27.254.436 |
| Beban keuangan | (209.892.530) | (293.525.179) | (571.741.475) | (553.669.995) |
| | <u>4.343.953.442</u> | <u>(301.710.153)</u> | <u>(3.260.209.996)</u> | <u>(781.087.991)</u> |
| Labal/(rugi) sebelum pajak | 4.003.881.938 | (985.247.107) | (4.532.553.816) | (2.592.583.535) |
| (Beban)/manfaat pajak | (245.149.942) | 83.592.080 | 358.549.048 | 115.950.186 |
| Labal/(rugi) periode/tahun berjalan | <u>3.758.731.996</u> | <u>(901.655.027)</u> | <u>(4.174.004.768)</u> | <u>(2.476.633.349)</u> |
| Penghasilan Komprehensif Lain | | | | |
| Pos-pos yang tidak akan direklasifikasi ke laba rugi: | | | | |
| Surplus/(defisit) revaluasi aset tetap | - | - | 11.043.960 | (36.726.782) |
| Pengukuran kembali liabilitas imbalan pascakerja | 4.089.996 | (944.987) | 4.079.401 | (3.256.098) |
| Perubahan nilai wajar investasi ekuitas pada nilai wajar melalui penghasilan komprehensif lain | - | - | - | 316.684 |
| (Beban)/manfaat pajak tangguhan terkait | (899.799) | 199.727 | (4.037.374) | 11.015.897 |
| | <u>3.190.197</u> | <u>(745.260)</u> | <u>11.085.987</u> | <u>(28.650.299)</u> |



(dalam USD)

| | Untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni | | Untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember | |
|--|---|----------------------|--|------------------------|
| | 2022 | 2021* | 2021 | 2020 |
| Pos-pos yang akan direklasifikasi ke laba rugi: | | | | |
| Perubahan atas nilai wajar lindung nilai arus kas | - | - | - | (1.168.525) |
| Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan | (2.406.790) | (2.528.676) | 381.215 | 103.235 |
| Total penghasilan/(kerugian) komprehensif lain | 783.407 | (3.273.936) | 11.467.202 | (29.715.589) |
| Total penghasilan/(kerugian) komprehensif periode/tahun berjalan | 3.759.515.403 | (904.928.963) | (4.162.537.566) | (2.506.348.938) |
| Labal(rugi) yang dapat diatribusikan kepada: | | | | |
| Pemilik entitas induk | 3.761.391.332 | (898.656.521) | (4.159.342.510) | (2.443.042.762) |
| Keperentingan nonpengendali | (2.659.336) | (2.998.506) | (14.662.258) | (33.590.587) |
| | <u>3.758.731.996</u> | <u>(901.655.027)</u> | <u>(4.174.004.768)</u> | <u>(2.476.633.349)</u> |
| Total keuntungan/(kerugian) komprehensif yang dapat diatribusikan kepada: | | | | |
| Pemilik entitas induk | 3.760.529.716 | (902.073.630) | (4.148.159.011) | (2.472.917.795) |
| Keperentingan nonpengendali | (1.014.313) | (2.855.333) | (14.378.555) | (33.431.143) |
| | <u>3.759.515.403</u> | <u>(904.928.963)</u> | <u>(4.162.537.566)</u> | <u>(2.506.348.938)</u> |
| Labal(rugi) per saham dasar (dalam nilai penuh) | 0,14530 | (0,03472) | (0,16068) | (0,09437) |

*tidak diaudit dan tidak direvisi

*(1) Untuk konsistensi dengan penyajian laporan laba rugi dan penghasilan komprehensif lain konsolidasian untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022 dan 2021, dalam prospektus ini manajemen Perseroan telah melakukan reklasifikasi penyajian atas keuntungan dari restrukturisasi pembayaran masing-masing sebesar USD6.250.269 dan USD140.779.986 untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021 dan 2020 dimana didalam laporan keuangan konsolidasian untuk masing-masing tahun tersebut diklasifikasikan sebagai pendapatan keuangan. Selain itu subtotal 'Rugi usaha' yang ditampilkan dalam laporan laba rugi untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021 dan 2020 tidak disajikan lagi. Lihat Bab V - Analisis dan Pembahasan oleh Manajemen untuk pembahasan lebih lanjut beserta tabel berikut ini:

| | 31 Desember 2021 | | |
|--|--|---------------|--|
| | Jumlah yang disajikan dalam laporan keuangan konsolidasian (diaudit) | Reklasifikasi | Jumlah yang disajikan dalam prospektus ini |
| Pendapatan keuangan | 17.954.502 | (6.250.269) | 11.704.233 |
| Keuntungan dari restrukturisasi pembayaran | - | 6.250.269 | 6.250.269 |
| | 31 Desember 2020 | | |
| | Jumlah yang disajikan dalam laporan keuangan konsolidasian (diaudit) | Reklasifikasi | Jumlah yang disajikan dalam prospektus ini |
| Pendapatan keuangan | 168.034.422 | (140.779.986) | 27.254.436 |
| Keuntungan dari restrukturisasi pembayaran | - | 140.779.986 | 140.779.986 |

C. LAPORAN ARUS KAS KONSOLIDASIAN

(dalam USD)

| | 30 Juni | | 31 Desember | |
|--|--------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| | 2022 | 2021 | 2021 | 2020 |
| ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI | | | | |
| Penerimaan kas dari pelanggan | 926.920.947 | 720.486.062 | 1.419.175.102 | 1.706.188.443 |
| Pengeluaran kas kepada pemasok | (566.407.154) | (441.334.929) | (941.053.320) | (1.035.089.742) |
| Pengeluaran kas kepada karyawan | (174.196.777) | (180.943.076) | (333.973.816) | (467.016.826) |
| Kas dihasilkan dari operasi | 186.317.016 | 98.208.057 | 144.147.966 | 204.081.875 |
| Pembayaran beban keuangan | (7.725.460) | (41.784.615) | (61.454.555) | (119.643.584) |
| Penerimaan bunga | 563.409 | 1.028.274 | 994.363 | 24.168.914 |
| Pengembalian pajak | - | - | 6.202.117 | 4.072.037 |
| Pembayaran pajak penghasilan | (2.541.914) | (1.120.781) | (7.485.869) | (2.305.080) |
| Kas bersih diperoleh dari aktivitas operasi | 176.613.051 | 56.330.935 | 82.404.022 | 110.374.162 |
| ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI | | | | |
| Pengeluaran untuk dana cadangan pemeliharaan pesawat | (64.943.512) | (159.236.968) | (227.692.728) | (34.819.523) |
| Penerimaan uang jaminan | 3.406.104 | - | 2.501.535 | 8.225.110 |
| Pembayaran uang jaminan | - | (3.801.527) | (18.041.684) | (13.011.169) |
| Uang muka pembelian pesawat | - | (38.419.551) | (137.808) | (2.614.599) |
| Penerimaan dividen | - | 29.950 | 94.313 | 13.440 |



(dalam USD)

| | 30 Juni | | 31 Desember | |
|---|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| | 2022 | 2021 | 2021 | 2020 |
| Hasil pelepasan aset tetap | 6.215 | 112.924 | 382.424 | 818.371 |
| Pembayaran untuk perolehan aset tetap dan uang muka perolehan aset tetap | (3.495.358) | (1.819.708) | (1.900.288) | (12.618.124) |
| Pembayaran untuk asset pemeliharaan dan aset sewa pesawat | - | - | (1.079.058) | (7.865.768) |
| Penerimaan pengembalian dana cadangan pemeliharaan pesawat | - | - | - | 1.989.941 |
| Hasil pelepasan properti investasi | - | - | - | 3.938.825 |
| Perolehan properti investasi | - | (6.877) | - | - |
| Penerimaan lainnya dari aktivitas investasi | - | 2.339 | 18.634 | 3.938.825 |
| Kas bersih digunakan untuk aktivitas investasi | (65.026.551) | (203.139.418) | (245.854.660) | (55.943.496) |
| ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN | | | | |
| Pembayaran pinjaman jangka pendek – bersih | - | (89.472.911) | (46.996.854) | (1.040.459.290) |
| Penerimaan pinjaman jangka pendek – bersih | - | 170.653.647 | 99.134.302 | 867.572.032 |
| Penerimaan pinjaman jangka panjang – bersih | - | - | 17.080.747 | 167.455.395 |
| Pembayaran pinjaman jangka panjang – bersih | (758.271) | - | (12.775.562) | (11.803.676) |
| Penerimaan obligasi wajib konversi | - | - | 69.931.786 | - |
| Penerimaan liabilitas anjak piutang – bersih | - | 10.943.858 | 4.123.535 | 39.449.163 |
| Pembayaran pinjaman efek beragun aset | - | 4.003.283 | (9.979.651) | (24.223.046) |
| Pembayaran liabilitas sewa | (34.912.647) | (49.769.541) | (95.825.257) | (134.361.460) |
| Kenaikan/(penurunan) kas yang dibatasi penggunaannya | 1.657.638 | (13.849.287) | 3.151.921 | (172.888) |
| Pembayaran untuk aktivitas pendanaan lainnya | - | (5.872.445) | - | (14.143.856) |
| Pembayaran dividen oleh Perusahaan Anak kepada kepentingan nonpengendalinya | - | - | - | (244.816) |
| Kas bersih (digunakan)/diperoleh untuk aktivitas pendanaan | (34.013.280) | 26.636.604 | 21.541.125 | (150.932.442) |
| KENAIKAN/(PENURUNAN) BERSIH KAS DAN SETARA KAS | | | | |
| | 77.573.220 | (120.171.879) | (141.909.513) | (96.501.776) |
| KAS DAN SETARA KAS AWAL TAHUN | | | | |
| | 54.442.439 | 199.133.631 | 199.133.631 | 297.411.014 |
| Pengaruh perubahan kurs mata uang asing | (1.478.385) | (2.334.835) | (2.781.679) | (1.775.607) |
| KAS DAN SETARA KAS AKHIR PERIODE | 130.537.274 | 76.626.917 | 54.442.439 | 199.133.631 |

D. RASIO – RASIO KEUANGAN

| | 30 Juni 2022 | 2021 | 31 Desember 2021 | 2020 |
|--|-----------------|----------|---------------------|-----------|
| RASIO PERTUMBUHAN (%) | | | | |
| Pendapatan Usaha | 26,10 | -24,04 | -10,43 | -67,36 |
| Beban Usaha | -11,71 | -16,00 | -21,03 | -25,87 |
| Laba (Rugi) Bersih | 516,87 | 24,66 | -68,54 | -5.457,04 |
| Jumlah Aset | -42,07 | -1,67 | -33,34 | 142,16 |
| Jumlah Liabilitas | -36,66 | 25,03 | 4,47 | 228,76 |
| Jumlah Ekuitas | -17,48 | 3.426,27 | -214,46 | -433,52 |
| RASIO USAHA (%) | | | | |
| Laba (Rugi) Bersih / Pendapatan Usaha | 427,76 | 129,40 | -312,27 | -165,96 |
| Laba (Rugi) Bersih / Jumlah Ekuitas | 159,91 | 31,66 | 68,31 | 127,46 |
| Laba (Rugi) Bersih / Jumlah Aset | 64,15 | 8,91 | -58,03 | -22,95 |
| RASIO KEUANGAN (%) | | | | |
| Aset Lancar / Liabilitas Jangka Pendek | 18,00 | 7,98 | 5,30 | 12,49 |
| Jumlah Liabilitas / Jumlah Ekuitas | -349,29 | -455,01 | -217,72 | -655,32 |
| Jumlah Liabilitas / Jumlah Aset | 140,11 | 128,17 | 184,95 | 118,01 |
| Interest Coverage Ratio (ICR) | 2.274 | -271 | -772 | -409 |
| Debt Service Coverage Ratio (DSCR) | 117 | -13 | -59 | -34 |

E. RASIO KEUANGAN PERJANJIAN KREDIT ATAU KEWAJIBAN LAINNYA DAN PEMENUHANNYA

Setelah Putusan Homologasi, Perseroan tidak lagi memiliki pembatasan keuangan.

V. ANALISIS DAN PEMBAHASAN OLEH MANAJEMEN

Analisis dan pembahasan oleh manajemen atas kondisi keuangan serta hasil operasional Grup dalam bab ini harus dibaca bersama-sama dengan ikhtisar data keuangan penting dan laporan keuangan Grup beserta catatan-catatan di dalamnya yang seluruhnya tercantum dalam Prospektus ini.

Informasi keuangan pada tanggal dan untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022 dan pada tanggal dan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021 dan 2020 yang disajikan di bawah ini diambil dari laporan keuangan konsolidasian interim Grup yang telah diaudit pada tanggal dan untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022, laporan keuangan konsolidasian Grup pada tanggal dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021 dan laporan keuangan konsolidasian Grup pada tanggal dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2020, beserta catatan atas laporan-laporan keuangan konsolidasian tersebut.

Laporan keuangan konsolidasian interim Grup pada tanggal dan untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022, telah disusun oleh Manajemen Perseroan sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan Indonesia dan telah diaudit oleh KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) sesuai dengan standar audit yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia ("IAPI"), dengan opini tanpa modifikasian dengan paragraf yang menjelaskan tentang ketidakpastian material yang terkait dengan kelangsungan usaha dalam laporannya yang diterbitkan kembali pada tanggal 9 November 2022, yang ditandatangani oleh Drs. Irhoan Tanudiredja, CPA (Registrasi Akuntan Publik No. AP 0226).

Laporan keuangan konsolidasian Grup pada tanggal dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021, telah di audit oleh KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) dengan opini tanpa modifikasian dengan paragraf penekanan suatu hal tentang ketidakpastian material yang terkait dengan kelangsungan usaha berdasarkan laporan auditor pada tanggal 11 Juli 2022 yang ditandatangani oleh Drs. Irhoan Tanudiredja, CPA (Registrasi Akuntan Publik No. AP 0226).

Laporan keuangan konsolidasian Grup pada tanggal dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2020 telah di audit oleh KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) dengan opini tidak menyatakan pendapat pada tanggal 15 Juli 2021 yang ditandatangani oleh Daniel Kohar S.E., CPA (Registrasi Akuntan Publik No. AP 1130). Opini tidak menyatakan pendapat diberikan karena auditor tidak dapat memperoleh bukti audit yang cukup dan tepat untuk mendukung asumsi bahwa rencana manajemen dapat dicapai dalam jangka waktu yang diperlukan untuk memitigasi ketidakpastian material yang dapat menimbulkan keraguan signifikan tentang kemampuan Grup untuk mempertahankan kelangsungan usahanya, yang mana hal tersebut dibutuhkan oleh auditor untuk menyediakan suatu basis bagi opini auditnya atas laporan keuangan yang diterbitkan pada tanggal 15 Juli 2021.

Laporan keuangan konsolidasian Grup yang telah diaudit tersebut tidak dicantumkan dalam Prospektus ini namun disertakan dalam informasi Perseroan ke BEI dan dapat diakses melalui www.idx.co.id.

Informasi keuangan konsolidasian interim Grup untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2021 pada tabel di bawah ini diambil dari laporan keuangan konsolidasian interim Grup pada tanggal dan untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022 yang muncul sebagai periode komparatif atas laporan keuangan konsolidasian interim yang telah diaudit tersebut. Informasi keuangan konsolidasian interim Grup untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2021 tidak diaudit dan tidak direviu. KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) tidak melakukan audit, reviu atau melakukan prosedur apapun untuk informasi keuangan konsolidasian tersebut.

1. Umum

Perseroan merupakan *national flag carrier* dari Indonesia dan salah satu pemain utama dalam sektor transportasi udara Indonesia. Pada tahun 2019, sebelum adanya COVID-19, Perseroan konsolidasi mencatatkan pendapatan usaha sebesar USD4,6 miliar. Pada tahun yang sama, Perseroan, bersama dengan Citilink, memiliki pangsa pasar penumpang sebesar ~42% untuk penerbangan domestik. Hal tersebut didukung oleh besarnya jumlah pesawat Perseroan, yang mencapai 142 pesawat dan pesawat Citilink yang berjumlah 67, serta luasnya jaringan rute penerbangan, yang mencakup 133 rute domestik untuk Perseroan dan 105 rute domestik untuk Citilink pada tahun 2019.

Sejak awal tahun 2020, Perseroan sangat terdampak oleh Pandemi COVID-19. COVID-19 memiliki pengaruh yang sangat besar terhadap perekonomian global dan Indonesia dengan sektor transportasi udara sebagai sektor yang paling terdampak COVID-19 di Indonesia.

Dampak pandemi COVID-19 juga berdampak ke perekonomian Indonesia. Pengaruh pandemi terhadap perekonomian Indonesia dapat terlihat dari pertumbuhan PDB tahunan yang menurun sebesar -2,07% (*year-on-year*) pada tahun 2020. Pertumbuhan ekonomi Indonesia pada tahun 2020 mengalami penurunan signifikan dari pertumbuhan ekonomi pada tahun 2019 sebesar 5,02%. Kemudian, pertumbuhan perekonomian Indonesia pada tahun 2021 diproyeksikan oleh Bank Dunia sebesar 3,7% pada tahun 2021 dengan pertumbuhan ekonomi aktual pada tahun 2021 sebesar 3,69% (*year-on-year*) yang masih di bawah pertumbuhan rata-rata 10 tahun terakhir sebesar 5,4% (*year-on-year*). Sedangkan untuk pertumbuhan perekonomian Indonesia pada tahun 2022, Bank Dunia memangkas proyeksi pertumbuhan ekonomi Indonesia dari 5,2% menjadi 5,1% (*year-on-year*). Pertumbuhan ekonomi aktual yang sedikit lebih besar daripada proyeksinya menunjukkan COVID-19 yang masih mempengaruhi perekonomian Indonesia pada tahun 2021 dan 2022.

Seterusnya, kondisi sektor transportasi udara Indonesia mengalami penurunan sebagaimana kondisi sektor transportasi udara global. Berdasarkan data BPS, sektor transportasi udara Indonesia merupakan sektor yang paling terdampak oleh pandemi, dengan penurunan PDB sektor transportasi udara sebesar -53,06% pada tahun 2020 jika dibandingkan dengan tahun 2019 dan -8,01% pada tahun 2021 jika dibandingkan dengan tahun 2020. Penurunan PDB pada tahun 2021 lebih kecil jika dibandingkan dengan penurunan PDB pada tahun 2020 walaupun belum dapat pulih ke kondisi sebelum pandemi

Sebelum terjadinya COVID-19 (Januari 2019 – Februari 2020), rata-rata jumlah penumpang udara dari/ke Indonesia di tahun 2019 adalah sebesar 95% untuk rute domestik dan 101% untuk rute internasional terhadap Januari 2019. Namun, setelah terjadinya COVID-19 (Maret 2020 – Desember 2021), rata-rata jumlah penumpang udara dari/ke Indonesia menurun sangat signifikan menjadi hanya sebesar 47% untuk rute domestik dan hanya sebesar 5% untuk rute internasional terhadap Januari 2019.

2. Faktor-faktor Signifikan yang Mempengaruhi Hasil Keuangan dan Operasi Grup

Faktor-faktor utama yang mempengaruhi kondisi keuangan dan hasil operasi Grup meliputi:

Kondisi Umum Perekonomian

Kondisi makro ekonomi merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kinerja keuangan para pelaku usaha, termasuk Perseroan. Pertumbuhan ekonomi global memberikan stimulus ekonomi bagi negara-negara maju dan berkembang memberikan *outlook* makro ekonomi yang menguat dan kondisi pasar tenaga kerja yang masih terus membaik juga menjadi pendorong stabilitas ekonomi dan sistem perekonomian domestik yang meningkatkan gairah daya beli. Dengan kondisi tersebut, tentunya akan sangat mendukung Perseroan untuk mencatatkan kinerja positif.

Namun sebaliknya, jika kondisi makroekonomi yang mengalami perlambatan dengan tekanan laju inflasi yang tidak tertekan menimbulkan harga komoditas mengalami peningkatan ditambah dengan kenaikan tingkat suku bunga akan menyebabkan penurunan daya beli masyarakat tentunya akan berpengaruh juga terhadap Perseroan akan kemungkinan mencatatkan kinerja negatif. Oleh karena itu, kondisi umum perekonomian internasional maupun domestik akan memiliki dampak yang cukup signifikan terhadap kinerja usaha Perseroan.

Manajemen Pendapatan

Realisasi manajemen pendapatan yang kurang baik akan berdampak terhadap kondisi likuiditas. Dengan kondisi tekanan likuiditas maka Perseroan akan mengalami kesulitan dalam memenuhi kebutuhan investasi yang perlu dilakukan sebagai upaya meningkatkan pendapatan. Bentuk investasi tersebut dapat berupa *maintenance asset* terkait pesawat maupun investasi non-pesawat. Selain itu, dengan kondisi tekanan likuiditas, Perseroan juga tidak akan mampu memenuhi kewajiban terhadap pemasok yang berpotensi menimbulkan hambatan bahan baku seperti bahan bakar untuk kebutuhan operasional dan *spareparts* untuk kebutuhan pemeliharaan armada. Oleh karena itu, manajemen pendapatan memiliki peran penting dalam keberlangsungan usaha Perseroan.

Harga Bahan Bakar Pesawat Terbang

Beban biaya bahan bakar merupakan salah satu beban biaya yang cukup signifikan dalam bisnis Perseroan dengan kontribusi *Cost to Revenue Ratio* sebesar 37% (YTD Juni 2022). Berdasarkan proyeksi Bloomberg harga *fuel* diproyeksikan masih akan cenderung meningkat. Hal tersebut dikarenakan adanya kebijakan OPEC dalam memangkas tingkat produksi, Amerika Serikat yang masih memberlakukan sanksi kepada Iran dan masih berlanjutnya Perang antara Ukraina dan Rusia. Akibat dari hal tersebut diperkirakan keseimbangan pasokan dan permintaan atas minyak global semakin menegat yang berdampak pada meningkatnya harga minyak dunia. Dengan kenaikan harga minyak dunia tersebut tentunya akan berpengaruh terhadap beban biaya bahan bakar untuk kebutuhan operasional menjadi meningkat pula.

Ekspansi dan Simplifikasi Armada

Biaya sewa armada memiliki kontribusi *Cost to Revenue* sebesar 10% (YTD Juni 2022). Biaya sewa tahun 2022 ini sudah jauh menurun dibandingkan dengan tahun 2021 setelah menerapkan skema *power by the hour* (PBH) sejak Desember 2021. PBH merupakan skema pembayaran sewa pesawat yang mengacu pada jumlah utilisasi yang digunakan untuk masing-masing pesawat. Adapun perubahan asumsi PBH ini dilakukan untuk menyesuaikan hasil negosiasi dan kesepakatan yang dilakukan dengan *lessor* selama proses PKPU. Selain itu, Perseroan juga melakukan simplifikasi armada dengan mengurangi jumlah armada menjadi hanya 69 pesawat per Juni 2022 dari sebelumnya 112 pesawat per Desember 2021. Dengan perampingan jumlah armada ini diharapkan Perseroan dapat melakukan efisiensi dan memaksimalkan *profitability* dengan jumlah armada saat ini.

Utilisasi Pesawat Terbang

Optimalisasi atas utilisasi pesawat juga memiliki peranan penting terhadap kinerja keuangan Perseroan. Rendahnya utilisasi pesawat akan memiliki dampak langsung pula terhadap potensi rendahnya pendapatan Perseroan. Begitupun sebaliknya, semakin tinggi pencapaian utilisasi penggunaan pesawat akan berdampak pula terhadap potensi kenaikan pendapatan Perseroan. Hal tersebut dikarenakan pendapatan utama Perseroan masih berasal dari Pendapatan penumpang berjadwal dan tidak berjadwal sebagai aktivitas bisnis utama Perseroan saat ini.

Fluktuasi Tingkat Bunga

Dari sisi perbankan, kebijakan *The Fed* dalam mengatur kenaikan dan penurunan tingkat suku bunga akan mempengaruhi kebijakan Bank Indonesia (BI) untuk melakukan penyesuaian suku bunga acuan *The Fed* sebagai upaya menjaga stabilitas makro ekonomi domestik. Dengan penyesuaian suku bunga melalui kenaikan suku bunga acuan akan menyebabkan potensi turunya pertumbuhan investasi yang berakhir pada pelemahan tingkat daya beli masyarakat.

Pelaku bisnis seringkali menggunakan fasilitas pendanaan bank untuk keperluan aktivitas operasional, termasuk Perseroan. Suku bunga yang lebih tinggi membuat biaya pinjaman menjadi mahal dikarenakan para pelaku usaha harus membayar bunga lebih tinggi, begitupun sebaliknya tingkat suku bunga yang lebih rendah akan membuat biaya pinjaman pendanaan menjadi lebih murah dan akan menstimulus peningkatan aktivitas investasi dan perkembangan dunia usaha.

Fluktuasi Nilai Tukar

Faktor penting lain yang dapat mempengaruhi kinerja Perseroan adalah fluktuasi nilai tukar rupiah. Transaksi atas kegiatan operasional Perseroan didominasi dalam bentuk valuta asing, sementara pendapatan Perseroan didominasi oleh rupiah. Oleh karena itu, pergerakan fluktuasi nilai tukar rupiah memiliki dampak signifikan terhadap kinerja keuangan Perseroan. Berdasarkan skenario analisis diketahui bahwa setiap penguatan rupiah 100 basis poin (bp) akan berdampak terhadap peningkatan laba setelah pajak sebesar USD2,6 juta.

Siklus Pendapatan

Kinerja Perseroan didukung oleh pendapatan penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal. Sampai dengan Juni 2022, Perseroan memiliki struktur pendapatan yang terdiri dari 60% pendapatan penumpang, 19% pendapatan kargo, 9% pendapatan haji, 6% pendapatan charter, serta 6% pendapatan lainnya. Dalam hal pelaksanaan produksi penerbangan, Perseroan terus mendukung efisiensi biaya dan optimasi profitabilitas. Sebagai contoh, restrukturisasi biaya dan produksi penerbangan yang menyesuaikan dengan permintaan pasar, seperti peningkatan di periode hari raya.

Distribusi Penjualan

Saluran distribusi penjualan merupakan salah satu faktor yang tentunya berpengaruh langsung kepada hasil pendapatan keuangan, dimana apabila Perseroan membuka lebar peluang atau saluran distribusi dari penjualan produk-produk Perseroan maka semakin banyak potensi penumpang yang bisa didapatkan.

Saat ini Perseroan terus memaksimalkan penggunaan saluran distribusi untuk menjangkau konsumen dari berbagai kalangan, dalam bentuk saluran konvensional maupun digital.

Distribusi produk Perseroan dilakukan melalui platform penjualan online dan offline yang disesuaikan dengan segmentasi dan volume untuk menjangkau pasar yang lebih luas. Penumpang dapat melakukan akses tiket melalui platform online, yaitu *Online Travel Agent*, *Web* dan aplikasi seluler. Selain itu, platform *offline* melalui *Sales Office*, *Corporate Online Sales* (COS), *Government Online Sales* (GOS), *Gerai*, *Travel Agent* dan *General Sales Agent* (GSA).

Penetapan Harga

Pemerintah mengatur kebijakan penetapan harga melalui KM 106 tahun 2019. KM tersebut membahas tarif batas atas (TBA) penumpang kelas ekonomi untuk setiap rute. Penetapan besaran TBA selain berdasarkan komponen tarif sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan juga mempertimbangkan:

- a. adanya dampak terhadap sektor lain; dan
- b. sosialisasi yang telah dilakukan terhadap badan usaha angkutan udara, masyarakat, asosiasi penerbangan nasional dan asosiasi pengguna jasa angkutan penerbangan.

Kondisi Demografi

Sejalan dengan kondisi perekonomian yang terus membaik pasca pandemi, kondisi demografi berdampak pada kinerja Perseroan. Pergerakan aktivitas korporat, wisata religi dan promosi pariwisata domestik menjadi fokus utama, khususnya pasca pandemi bagi Perseroan. Menurut hasil survei Bank Indonesia terakhir, keyakinan konsumen dan *Purchasing Managers Index* (PMI) Manufaktur mengindikasikan terus berlangsungnya proses pemulihan ekonomi domestik yang ditopang oleh perbaikan berbagai lapangan usaha, seperti transportasi dan perdagangan. Hal ini didukung dengan prakiraan IATA, pergerakan penumpang di Asia Pasifik tahun 2025 akan mengalami kondisi yang sama dengan 2019 (IATA *Global Outlook for Air Transport June 2022*).

Peraturan Pemerintah terkait Industri Penerbangan

Dalam menjalankan kegiatan usahanya di bidang penerbangan, Perseroan wajib untuk mematuhi peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan, di antaranya adalah sebagai berikut:

| Jenis Peraturan | Ketentuan |
|-------------------------------|--|
| Undang-Undang | Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (mengubah sebagian Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan) |
| Peraturan Pemerintah | Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan |
| Peraturan Presiden | Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016 tentang Pengesahan <i>Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air</i> (Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu tentang Angkutan Udara Internasional) |
| Peraturan Menteri Perhubungan | Peraturan Menteri Perhubungan tentang <i>Civil Aviation Safety Regulation</i> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2021 tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (<i>Delay Management</i>) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 53 Tahun 2017 tentang Pengamanan Kargo dan Pos serta Rantai Pasok (<i>Supply Chain</i>) Kargo dan Pos yang diangkut dengan Pesawat Udara Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri |

Kebijakan Moneter dan Fiskal

Kebijakan moneter dan kebijakan fiskal adalah dua kebijakan yang diterapkan di banyak negara, termasuk Indonesia. Keduanya memiliki pengaruh yang cukup signifikan terhadap perekonomian suatu negara. Meski pada dasarnya berbeda, namun kebijakan moneter dan kebijakan fiskal memiliki peran untuk memberikan stabilitas ekonomi suatu negara. Kebijakan Fiskal merupakan kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah untuk mengatur penerimaan berupa pajak dan pengeluaran negara berupa APBN yang mana hal tersebut tentunya sangat mempengaruhi kinerja Perseroan secara langsung melalui pembayaran pajak usaha dan tidak langsung melalui pajak masyarakat yang mempengaruhi tingkat daya beli.

Selain itu kebijakan moneter merupakan kebijakan yang dikeluarkan oleh Bank Indonesia guna mengatur persediaan uang yang beredar agar mencapai kestabilan internal, eksternal, serta stabilitas ekonomi. Kestabilan tersebut dapat berupa pertumbuhan ekonomi, neraca pembayaran, serta neraca pembayaran internasional melalui penetapan suku bunga serta mengendalikan jumlah uang beredar. Hal tersebut tentunya akan mempengaruhi secara langsung terhadap Perseroan dalam hal tingkat bunga investasi maupun tidak langsung terhadap tingkat daya beli serta konsumsi masyarakat.

3. Perubahan Kebijakan Akuntansi Penting Selama Dua Tahun Terakhir

Tidak terdapat perubahan kebijakan akuntansi yang signifikan antara periode berjalan dengan periode sebelumnya kecuali yang disebabkan oleh penerapan standar akuntansi baru.

Perubahan pada PSAK dan ISAK yang berlaku efektif pada tahun 2020

Perseroan menerapkan standar dan interpretasi baru/amandemen yang berlaku efektif pada tahun 2020. Perubahan kebijakan akuntansi Perseroan telah dibuat seperti yang disyaratkan, sesuai dengan ketentuan transisi dalam masing-masing standar.

Perseroan telah melakukan penelaahan atas penerapan standar dan interpretasi akuntansi baru/amandemen yang relevan dengan operasi Perseroan. Berdasarkan hasil penelaahan tersebut, penerapan standar berikut menimbulkan dampak signifikan terhadap laporan keuangan konsolidasian:

Penerapan PSAK 71 “Instrumen Keuangan”

Perseroan menggunakan model kerugian kredit ekspektasian, yang menggantikan model kerugian kredit yang terjadi, untuk mengukur penyisihan penurunan nilai piutang. Selain itu, aset keuangan yang tersedia untuk dijual direklasifikasikan sebagai aset keuangan yang diukur pada nilai wajar melalui laba rugi.

Terkait akuntansi lindung nilai, Perseroan mengakui keuntungan atau kerugian atas bagian instrumen lindung nilai yang efektif pada penghasilan komprehensif lain, sedangkan bagian yang tidak efektif diakui pada laba rugi. Pada 31 Desember 2020, Perseroan tidak memiliki instrumen derivatif.

Sesuai dengan persyaratan transisi PSAK 71, Perseroan memilih penerapan secara retrospektif dengan dampak kumulatif pada awal penerapan diakui pada tanggal 1 Januari 2020 dan tidak menyajikan kembali informasi komparatif.

Penerapan PSAK 72 “Pendapatan dari Kontrak dengan Pelanggan”

PSAK 72 mengatur tentang pengakuan pendapatan, yaitu terjadi ketika pengendalian atas barang telah dialihkan atau pada saat (atau selama) jasa diberikan (kewajiban pelaksanaan telah dipenuhi).

Berdasarkan penelaahan manajemen, dampak atas penerapan standar ini tidak signifikan terhadap laporan keuangan konsolidasian periode ini dan periode lalu Perseroan.

Penerapan PSAK 73 “Sewa”.

Perseroan menerapkan PSAK 73 secara efektif untuk tahun buku yang dimulai pada 1 Januari 2020. Perseroan tidak menyajikan kembali angka-angka komparatif untuk periode pelaporan. sebelumnya sebagaimana diizinkan berdasarkan ketentuan transisi khusus dalam standar. Dalam menerapkan PSAK 73 untuk pertama kalinya, Perseroan menerapkan cara praktis berikut yang diizinkan oleh standar:

- menerapkan tingkat diskonto tunggal untuk portofolio sewa dengan karakteristik yang cukup serupa;
- sewa operasi yang masa sewanya berakhir dalam 12 bulan dari 1 Januari 2020 diperlakukan sebagai sewa jangka pendek
- pengecualian biaya langsung awal dari pengukuran aset hak-guna pada tanggal penerapan awal
- menggunakan tinjauan ke belakang (*hindsight*) dalam menentukan masa sewa jika kontrak mengandung opsi untuk memperpanjang atau menghentikan sewa
- untuk tidak memisahkan komponen nonsewa dari komponen sewa berdasarkan kelas asetpendasar.

Pada saat menerapkan PSAK 73, Perseroan sebagai penyewa mengakui aset hak guna dan liabilitas sewa sehubungan dengan sewa yang sebelumnya diklasifikasikan sebagai sewa operasi berdasarkan PSAK 30, “Sewa”, kecuali atas sewa jangka pendek atau sewa dengan aset bernilai-rendah.

Liabilitas sewa diukur pada nilai kini dari sisa pembayaran sewa. Aset hak guna diukur dengan jumlah yang sama dengan liabilitas sewa disesuaikan dengan jumlah pembayaran di muka dan tagihan lain yang telah dibayarkan sehubungan dengan sewa yang diakui di laporan posisi keuangan konsolidasian 1 Januari 2020.

Lain-lain

Penerapan dari standar, interpretasi baru/revisi standar berikut yang berlaku efektif mulai 1 Januari 2020 yang relevan dengan operasi Perseroan dan tidak menimbulkan perubahan substansial terhadap kebijakan akuntansi Perseroan dan pengaruh yang material atas jumlah yang dilaporkan atas tahun berjalan atau tahun sebelumnya adalah sebagai berikut:

- Amandemen PSAK 1, "Penyajian Laporan Keuangan";
- Amandemen PSAK 25, "Kebijakan Akuntansi, Perubahan Estimasi Akuntansi dan Kesalahan tentang Definisi Material";
- PSAK 15, "Investasi pada Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama tentang Kepentingan Jangka Panjang pada Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama";
- Amandemen PSAK 71, Amandemen PSAK 55 dan Amandemen PSAK 60, "Reformasi Acuan Suku Bunga";
- Amandemen PSAK 73, "Konsesi Sewa terkait COVID-19";

Perubahan pada PSAK dan ISAK yang berlaku efektif pada tahun 2021

Berikut adalah amandemen standar dan interpretasi yang berlaku efektif mulai 1 Januari 2021 yang relevan untuk kegiatan operasional Perseroan, yang tidak menimbulkan dampak signifikan terhadap laporan keuangan konsolidasian:

- Penyesuaian tahunan PSAK 1, "Penyajian laporan keuangan"
- Penyesuaian tahunan PSAK 13, "Properti Investasi"
- Penyesuaian tahunan PSAK 48, "Penurunan nilai aset"
- Amandemen PSAK 55, "Instrumen Keuangan: Pengakuan dan Pengukuran"
- Amandemen PSAK 60, "Instrumen Keuangan: Pengungkapan"
- Amandemen PSAK 62, "Kontrak Asuransi"
- Amandemen PSAK 71, "Instrumen Keuangan"
- Amandemen PSAK 73, "Sewa tentang Reformasi Acuan Suku Bunga Tahap 2"
- Amandemen PSAK 73, "Konsesi Sewa terkait COVID-19 setelah 30 Juni 2021"
- Amandemen PSAK 22, "Definisi Bisnis"

Perubahan pada PSAK dan ISAK yang berlaku efektif pada tahun 2022

Berikut adalah amandemen standar dan interpretasi yang berlaku efektif mulai 1 Januari 2022 yang relevan untuk kegiatan operasional Perseroan, yang tidak menimbulkan dampak signifikan terhadap laporan keuangan konsolidasian:

- Amandemen PSAK 22, "Kombinasi Bisnis"
- Amandemen PSAK 57, "Provisi, Liabilitas Kontijensi dan Aset Kontijensi tentang Kontrak Memberatkan – Biaya Memenuhi Kontrak"
- Penyesuaian tahunan PSAK 71, "Instrumen Keuangan"
- Amandemen PSAK 73, "Konsesi Sewa terkait COVID-19 setelah 30 Juni 2021"

4. Segmen Operasi Grup

Segmen operasi Grup terdiri dari operasi penerbangan, jasa pemeliharaan pesawat dan operasi lain-lain.

Tabel berikut menyajikan rincian pendapatan Grup dari masing-masing segmen untuk masing-masing periode.

| | Untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni | | Untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember | |
|---------------------------------|---|--------------------|--|----------------------|
| | 2022 | 2021* | 2021 | 2020 |
| | <i>(dalam USD)</i> | | | |
| Operasi penerbangan | 818.140.345 | 640.898.690 | 1.218.074.076 | 1.647.001.588 |
| Jasa pemeliharaan pesawat | 95.802.302 | 114.324.433 | 210.593.315 | 271.868.983 |
| Operasi lain-lain | 59.616.108 | 49.990.690 | 100.825.407 | 132.476.707 |
| Jumlah sebelum eliminasi | 973.558.755 | 805.213.813 | 1.529.492.798 | 2.051.347.278 |
| Eliminasi | (94.863.587) | (108.410.452) | (192.814.328) | (559.016.179) |
| Jumlah setelah eliminasi | 878.695.168 | 696.803.361 | 1.336.678.470 | 1.492.331.099 |

*tidak diaudit dan tidak direviu

Pembahasan mengenai segmen operasi dapat dilihat pada Sub-bab Hasil Kegiatan Usaha dalam Bab ini.

5. Hasil Kegiatan Usaha

| | Untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni | | Untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember | |
|--|---|-----------------|--|-----------------|
| | 2022 | 2021* | 2021 | 2020 |
| | (dalam USD) | | | |
| Pendapatan usaha | 878.695.168 | 696.803.361 | 1.336.678.470 | 1.492.331.099 |
| Beban usaha | (1.218.766.672) | (1.380.340.315) | (2.609.022.290) | (3.303.826.643) |
| Pendapatan/(beban) usaha lainnya | 4.343.953.442 | (301.710.153) | (3.260.209.996) | (781.087.991) |
| Labal/(rugi) sebelum pajak | 4.003.881.938 | (985.247.107) | (4.532.553.816) | (2.592.583.535) |
| (Beban)/manfaat pajak | (245.149.942) | 83.592.080 | 358.549.048 | 115.950.186 |
| Labal/(rugi) periode/tahun berjalan | 3.758.731.996 | (901.655.027) | (4.174.004.768) | (2.476.633.349) |
| Total penghasilan/(kerugian) komprehensif lain | 783.407 | (3.273.936) | 11.467.202 | (29.715.589) |
| Total penghasilan/(kerugian) komprehensif periode/tahun berjalan | 3.759.515.403 | (904.928.963) | (4.162.537.566) | (2.506.348.938) |

*tidak diaudit dan tidak direvisi

Periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022 dibandingkan dengan periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2021

Pendapatan Usaha. Grup mencatatkan kenaikan pendapatan usaha sebesar 26,10% menjadi USD879 juta dari sebelumnya USD697 juta. Hal ini terutama disebabkan oleh peningkatan penerbangan terjadwal sebesar USD121 juta karena membaiknya kondisi industri penerbangan pasca pandemi COVID-19, yang berdampak pada peningkatan frekuensi penerbangan pada tahun 2022.

Beban Usaha. Grup mencatatkan penurunan beban usaha sebesar 11,71% menjadi USD1.219 juta dari sebelumnya USD1.380 juta. Hal ini terutama disebabkan oleh penurunan beban depresiasi sebesar USD209 juta, penurunan beban gaji sebagai hasil dari pensiun dini sebesar USD53 juta dan diimbangi dengan peningkatan *fuel expense* sebesar USD91 juta.

Pendapatan/(Beban) Usaha Lainnya. Grup mencatatkan peningkatan pendapatan usaha lainnya sebesar 1.539,78% menjadi USD4.344 juta dari sebelumnya mencatat kerugian sebesar USD302 juta. Hal ini terutama disebabkan oleh adanya pendapatan dari restrukturisasi utang sebesar USD2.854 juta dan keuntungan dari restrukturisasi pembayaran utang sebesar USD1.336 juta sebagai dampak dari keberhasilan proses PKPU. Keputusan Homologasi yang tercapai pada tanggal 27 Juni 2022 memberi dampak keuntungan yang diakui di dalam laporan keuangan interim konsolidasian untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022. Rincian keuntungan adalah sebagai berikut:

- *Maintenance, Repair and Overhaul* (MRO) dan *aircraft manufacturer* sebesar USD162 juta.
- *Lessor* pesawat sebesar USD2.188 juta.
- Utang obligasi dan vendor lainnya dengan nilai lebih besar dari Rp255 juta sebesar USD83 juta.

Penyesuaian utang dari kreditur utama diatas sudah sesuai dengan putusan Homologasi, yang mengakibatkan Perseroan mengakui keuntungan atas restrukturisasi utang sebesar USD2.854 juta.

Labal/(Rugi) Bersih Periode Berjalan. Sebagai akibat dari faktor-faktor yang telah dijelaskan sebelumnya, laba bersih periodeberjalan naik sebesar 516,87% menjadi USD3,759 juta dari sebelumnya rugi sebesar USD902 juta.

Penghasilan Komprehensif Lain. Penghasilan komprehensif lain Grup membaik menjadi USD3.190.197 dari sebelumnya negatif USD745.260. Hal ini terutama disebabkan oleh keuntungan dari pengukuran kembali liabilitas imbalan pascakerja yang dapat menutup beban pajak tangguhan.

Pendapatan dari Restrukturisasi Utang. Pendapatan atas restrukturisasi utang merupakan pendapatan yang berasal dari hasil penghapusan liabilitas untuk utang vendor *non-lessor* dan *lessor* yang kontraknya dihentikan sebesar USD2,85 miliar. Pendapatan dari restrukturisasi utang merupakan dampak dari penghapusan utang *past due* (yang terdiri dari utang *rejected lessors*, MRO, manufaktur dan vendor lainnya serta utang obligasi) yang dikurangi dengan persentase sisa utang (*sustain debt*) sebesar 20,59%. Sisa utang disajikan sebagai utang hasil Homologasi.

Keuntungan dari Restrukturisasi Pembayaran. Keuntungan dari restrukturisasi pembayaran merupakan pendapatan sebagai dampak penyesuaian diskonto yang berasal dari hasil restrukturisasi pembayaran pinjaman bank, utang BUMN dan pinjaman beragunan aset sebesar USD1,34 miliar yang diundur waktu pembayarannya menjadi 22 tahun berdasarkan keputusan Homologasi. Nilai keuntungan dari restrukturisasi pembayaran diperoleh dari selisih antara jumlah tercatat liabilitas keuangan (atau bagian dari liabilitas keuangan) yang dihapuskan atau dialihkan ke pihak lain dan imbalan yang dibayarkan, termasuk aset non-kas yang dialihkan atau liabilitas yang diambil alih, diakui dalam laba rugi.

Jumlah Penghasilan/(Kerugian) Komprehensif Periode Berjalan. Sebagai akibat dari faktor-faktor yang telah dijelaskan sebelumnya ditambah dengan pengakuan penghasilan komprehensif atas pengukuran kembali liabilitas imbalan pascakerja yang diimbangi dengan kerugian selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan, Grup mencatatkan perubahan jumlah penghasilan komprehensif menjadi USD3.760 juta dari sebelumnya rugi sebesar USD905 juta.

Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021 dibandingkan dengan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2020

Pendapatan Usaha. Grup mencatatkan penurunan pendapatan usaha sebesar 10,43% menjadi USD1,33 miliar dari sebelumnya USD1,49 miliar. Hal ini terutama disebabkan oleh penurunan pendapatan jasa penerbangan sebesar 11,64% dan pendapatan jasa non-penerbangan sebesar 3,24% sebagai dampak atas Pandemi COVID-19 dengan adanya pembatasan perjalanan, tambahan peraturan terkait perjalanan dan adanya aturan jarak antar penumpang didalam armada yang berdampak langsung terhadap pendapatan Grup.

Beban Usaha. Grup mencatatkan penurunan beban usaha sebesar 21,03% menjadi USD2,61 miliar dari sebelumnya USD3,30 miliar. Hal ini terutama disebabkan oleh penurunan beban depresiasi sebesar USD266 juta yang diakibatkan oleh adanya penghentian dini kontrak sewa pesawat, penurunan biaya provisi penyisihan piutang tak tertagih sebesar USD130 juta dan penurunan beban gaji sebesar USD87 juta.

Beban Usaha Lainnya. Grup mencatatkan peningkatan beban usaha lainnya sebesar 317,39% menjadi USD3.260 juta dari sebelumnya USD781 juta. Hal ini terutama disebabkan oleh beban terkait penurunan nilai hak penggunaan pesawat sewa sebesar USD1,46 miliar dan beban penghentian dini kontrak sewa untuk hak penggunaan pesawat sewa sebesar USD887 juta.

Rugi Bersih Tahun Berjalan. Sebagai akibat dari faktor-faktor yang telah dijelaskan sebelumnya, rugi bersih tahun berjalan naik sebesar 68,54% menjadi USD4,17 miliar dari sebelumnya USD2,48 miliar.

Penghasilan Komprehensif Lain. Penghasilan komprehensif lain Grup membaik menjadi USD11.085.987 dari sebelumnya negatif USD28.650.299. Hal ini terutama disebabkan oleh keuntungan dari pengukuran kembali liabilitas imbalan pascakerja dan surplus revaluasi aset tetap yang dapat menutup beban pajak tangguhan.

Jumlah Kerugian Komprehensif Tahun Berjalan. Sebagai akibat dari faktor-faktor yang telah dijelaskan sebelumnya ditambah dengan pengakuan penghasilan komprehensif atas surplus revaluasi aset tetap, pengukuran kembali liabilitas imbalan pascakerja dan keuntungan atas selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan. Grup mencatatkan kenaikan jumlah rugi komprehensif sebesar 66,08% menjadi USD4,16 miliar dari sebelumnya USD2,50 miliar.

6. Aset, Liabilitas dan Ekuitas

(dalam USD)

| | 30 Juni 2022 | 31 Desember 2021 | 2020 |
|---------------------------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------|
| Total aset lancar | 388.924.186 | 305.725.029 | 536.547.176 |
| Total aset tidak lancar | 5.470.686.603 | 6.887.020.331 | 10.253.433.231 |
| TOTAL ASET | 5.859.610.789 | 7.192.745.360 | 10.789.980.407 |
| Total liabilitas jangka pendek | 2.160.871.238 | 5.771.313.185 | 4.294.797.755 |
| Total liabilitas jangka panjang | 6.049.283.863 | 7.531.491.890 | 8.438.206.899 |
| TOTAL LIABILITAS | 8.210.155.101 | 13.302.805.075 | 12.733.004.654 |
| TOTAL EKUITAS | (2.350.544.312) | (6.110.059.715) | (1.943.024.247) |

Aset

Posisi pada tanggal 30 Juni 2022 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2021

Jumlah aset lancar Grup pada tanggal 30 Juni 2022 meningkat sebesar 27,21% menjadi USD389 juta dari sebelumnya USD305,73 juta pada 31 Desember 2021, yang terutama disebabkan oleh peningkatan nilai kas dan setara kas dan piutang usaha pada pihak berelasi, serta peningkatan nilai uang muka dan beban dibayar di muka.

Jumlah aset tidak lancar Grup pada tanggal 30 Juni 2022 menurun sebesar 20,57% menjadi USD5.471 juta dari sebelumnya USD6.887 juta pada 31 Desember 2021, yang terutama disebabkan oleh penurunan aset tetap bersih dan aset pajak tangguhan pada periode ini.

Sebagai akibat dari penjelasan di atas, total aset Grup pada tanggal 30 Juni 2022 menurun sebesar 18,53% menjadi USD5.860 juta dari sebelumnya USD7.193 juta pada 31 Desember 2021.

Posisi pada tanggal 31 Desember 2021 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2020

Jumlah aset lancar Grup pada tanggal 31 Desember 2021 menurun sebesar 43,02% menjadi USD306 juta dari sebelumnya USD536,54 juta pada 31 Desember 2020, yang terutama disebabkan oleh penurunan kas dan setara kas sebesar 72,91% menjadi USD54,44 juta dari sebelumnya USD200,97 juta pada tahun 2020. Hal tersebut tidak terlepas atas dampak pandemi COVID-19 yang menyebabkan pemberlakuan kebijakan pembatasan perjalanan, tambahan peraturan terkait perjalanan dan adanya aturan jarak antar penumpang didalam armada yang berdampak langsung terhadap pendapatan Grup.

Jumlah aset tidak lancar Grup pada tanggal 31 Desember 2021 menurun sebesar 32,83% menjadi USD6,88 miliar dari sebelumnya USD10,25 miliar pada 31 Desember 2020, yang terutama disebabkan oleh penurunan nilai aset tetap. Hal tersebut sebagai dampak atas langkah Grup dalam melakukan efisiensi dengan melakukan penghentian dini kontrak sewa untuk menekan kerugian selama Pandemi Covid-19.

Sebagai akibat dari penjelasan di atas, jumlah aset Grup pada tanggal 31 Desember 2021 menurun sebesar 33,34% menjadi USD7,19 miliar dari sebelumnya USD10,78 miliar pada 31 Desember 2020.

Liabilitas

Posisi pada tanggal 30 Juni 2022 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2021

Total liabilitas jangka pendek Perseroan pada tanggal 30 Juni 2022 menurun sebesar 62,56% menjadi USD2,161 juta dari sebelumnya USD5,771 juta pada 31 Desember 2021, yang terutama disebabkan oleh menurunnya nilai pinjaman jangka pendek dan liabilitas sewa sebagai dampak dari proses restrukturisasi melalui PKPU/keputusan homologasi.

Total liabilitas jangka panjang Perseroan pada tanggal 30 Juni 2022 menurun sebesar 19,68% menjadi USD6.049 juta dari sebelumnya USD7.531 juta pada 31 Desember 2021, yang terutama disebabkan oleh penurunan utang usaha jangka panjang pada pihak berelasi serta penurunan nilai liabilitas sewa dan liabilitas jangka panjang lainnya, sebagai bagian dari dampak restrukturisasi utang melalui PKPU/keputusan homologasi

Sebagai akibat dari penjelasan di atas, total liabilitas Perseroan pada tanggal 30 Juni 2022 menurun sebesar 38% menjadi USD8.210 juta dari sebelumnya USD13.303 juta pada 31 Desember 2021.

Posisi pada tanggal 31 Desember 2021 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2020

Jumlah liabilitas jangka pendek Grup pada tanggal 31 Desember 2021 meningkat sebesar 34,38% menjadi USD5,77 miliar dari sebelumnya USD4,29 miliar pada 31 Desember 2020, yang terutama disebabkan oleh reklasifikasi dari liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat jangka panjang ke jangka pendek, ada penambahan akrual estimasi biaya reposession, reconfiguration dan remarketing (RRR), reklasifikasi dari liabilitas sewa jangka panjang ke jangka pendek dan penambahan OWK.

Jumlah liabilitas jangka panjang Grup pada tanggal 31 Desember 2021 menurun sebesar 10,75% menjadi USD7,53 miliar dari sebelumnya USD8,43 miliar pada 31 Desember 2020, yang terutama disebabkan oleh reklasifikasi dari liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat dan liabilitas sewa jangka panjang ke jangka pendek. Sebagai akibat dari penjelasan di atas, jumlah liabilitas Grup pada tanggal 31 Desember 2021 meningkat sebesar 4,47% menjadi USD13,30 miliar dari sebelumnya USD12,73 miliar pada 31 Desember 2020.

Ekuitas

Posisi pada tanggal 30 Juni 2022 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2021

Total ekuitas Grup pada tanggal 30 Juni 2022 mengalami perbaikan sebesar 62% menjadi minus USD2.351 juta dari sebelumnya minus USD6.111 juta pada 31 Desember 2021, yang terutama disebabkan oleh akumulasi perolehan laba pada periode 2022 ini.

Posisi pada tanggal 31 Desember 2021 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2020

Jumlah ekuitas Grup pada tanggal 31 Desember 2021 menurun sebesar 214% menjadi negatif USD6,11 miliar dari sebelumnya negatif USD1,94 miliar pada 31 Desember 2020, yang disebabkan kerugian selama tahun 2021 sebesar USD4,16 miliar.

7. Likuiditas dan Sumber Pendanaan

Kebutuhan likuiditas Grup terutama terkait dengan modal kerja dan pemenuhan kewajiban yang telah jatuh tempo. Sumber utama likuiditas Grup secara historis berasal dari arus kas internal hasil kegiatan operasional dan pinjaman dari pihak ketiga. Grup juga dari waktu ke waktu menghimpun pendanaan dari pasar modal.

Grup mengharapkan bahwa kas yang diterima dari PUT II dan kas yang dihasilkan dari kegiatan operasi akan menjadi sumber utama likuiditas Grup di masa yang akan datang dan akan dapat mendanai operasi Grup. Dengan mempertimbangkan sumber daya keuangan Grup dari sumber-sumber tersebut, Grup berkeyakinan bahwa Grup memiliki likuiditas yang memadai untuk memenuhi kebutuhan modal kerja dan operasional dan rencana belanja modal untuk 12 bulan ke depan. Pada tanggal diterbitkannya Prospektus ini, Grup tidak memiliki sumber likuiditas material yang belum digunakan.

Arus Kas

Tabel berikut ini menjelaskan ringkasan arus kas untuk masing-masing periode:

| | 30 Juni | | 31 Desember | |
|---|--------------------|----------------------|----------------------|---------------------|
| | 2022 | 2021 | 2021 | 2020 |
| Kas bersih diperoleh dari aktivitas operasi | 176.613.051 | 56.330.935 | 82.404.022 | 110.374.162 |
| Kas bersih digunakan untuk aktivitas investasi | (65.026.551) | (203.139.418) | (245.854.660) | (55.943.496) |
| Kas bersih (digunakan untuk)/diperoleh dari aktivitas pendanaan | (34.013.280) | 26.636.604 | 21.541.125 | (150.932.442) |
| KENAIKAN/(PENURUNAN) BERSIH KAS DAN SETARA KAS | 77.573.220 | (120.171.879) | (141.909.513) | (96.501.776) |
| KAS DAN SETARA KAS AWAL PERIODE/TAHUN | 54.442.439 | 199.133.631 | 199.133.631 | 297.411.014 |
| Pengaruh perubahan kurs mata uang asing | (1.478.385) | (2.334.835) | (2.781.679) | (1.775.607) |
| KAS DAN SETARA KAS AKHIR PERIODE/TAHUN | 130.537.274 | 76.626.917 | 54.442.439 | 199.133.631 |

Arus kas dari aktivitas operasi

Arus kas bersih dari aktivitas operasi terutama terdiri dari penerimaan kas dari pelanggan.

Kas bersih yang diperoleh dari aktivitas operasi naik sebesar 213,53% menjadi USD176,61 juta pada 30 Juni 2022 dari sebelumnya USD56,33 juta pada 30 Juni 2021, terutama disebabkan oleh kenaikan penerimaan kas dari pelanggan sebesar 28,65% menjadi USD926,92 juta dari sebelumnya USD720,49 juta pada 30 Juni 2021 dan penurunan pembayaran beban keuangan sebesar 81,51% menjadi USD7,72 juta dari sebelumnya USD41,78 juta pada 30 Juni 2021.

Kas bersih yang diperoleh dari aktivitas operasi turun sebesar 25,34% menjadi USD82,40 juta pada 31 Desember 2021 dari sebelumnya USD110,37 juta pada 31 Desember 2020, terutama disebabkan oleh penurunan atas penerimaan kas dari pelanggan sebesar 16,82% menjadi sebesar USD1,41 miliar dari sebelumnya USD1,70 miliar pada tahun 2020.

Arus kas dari aktivitas investasi

Arus kas bersih dari aktivitas investasi terutama terdiri dari penerimaan pengembalian dana cadangan pemeliharaan pesawat

Kas bersih yang digunakan untuk aktivitas investasi turun sebesar 67,98% menjadi USD65,02 juta pada 30 Juni 2022 dari sebelumnya USD203,14 juta pada 30 Juni 2022, terutama disebabkan oleh penurunan pengeluaran untuk dana cadangan pemeliharaan pesawat sebesar 59,22% menjadi USD64,94 juta dari sebelumnya USD159,24 juta pada 30 Juni 2022 dan penurunan pengeluaran untuk uang muka pesawat sebesar 100% menjadi nihil dari sebelumnya USD38,42 juta.

Kas bersih yang digunakan untuk aktivitas investasi turun sebesar 339,47% menjadi minus USD245,85 juta pada 31 Desember 2021 dari sebelumnya minus USD55,94 juta pada 31 Desember 2020, terutama disebabkan oleh penurunan signifikan atas pengeluaran untuk dana cadangan pemeliharaan pesawat sebesar 553,92% menjadi minus USD227,69 juta dari sebelumnya USD34,81 juta pada tahun 2020.

Arus kas dari aktivitas pendanaan

Grup mencatatkan kas bersih dari aktivitas pendanaan turun sebesar 228,11% menjadi minus USD34,01 juta pada 30 Juni 2022 dari sebelumnya USD26,64 juta pada 30 Juni 2021, terutama bersumber dari pembayaran liabilitas sewa.

Grup mencatatkan kas bersih dari aktivitas pendanaan naik sebesar 114,27% menjadi USD21,54 juta pada 31 Desember 2021 dari sebelumnya minus USD150,93 juta pada 31 Desember 2020, terutama bersumber dari penerimaan pinjaman jangka pendek dan pinjaman jangka panjang.

8. Belanja Modal

Belanja modal Grup di masa lalu sebagian besar terdiri dari aset pemeliharaan. Tabel berikut ini menyajikan rincian belanja modal historis untuk masing-masing periode:

(dalam USD)

| | 30 Juni 2022 | 31 Desember 2021 | 31 Desember 2020 |
|-------------------|--------------------|---------------------|---------------------|
| Aset pesawat | 27.402.169 | 305.562 | 9.232.633 |
| Aset non pesawat | 1.611.735 | 8.214.064 | 16.738.461 |
| Aset pemeliharaan | 338.781.873 | 473.433.458 | 63.614.278 |
| Jumlah | 367.795.777 | 481.953.084 | 89.585.372 |

Komitmen Belanja Modal

Pada tahun 2022 sesuai RKAP (Rencana Kerja dan Anggaran Perseroan) 2022, Perseroan menganggarkan belanja modal sebesar USD515.693.000 dengan komposisi terbesar untuk kebutuhan aset pemeliharaan sebesar USD489.081.000. Berikut adalah rincian belanja modal tersebut:

| No. | Pihak | Nilai (dalam USD) | Sumber Dana | Tujuan | Distribusi Investasi |
|-----|---------------------------------------|----------------------|---|--|---------------------------|
| 1. | GMF AeroAsia dan vendor MRO | 489.919.000 | PUT II | Perawatan berkala dan restorasi/reaktivasi pesawat | Jakarta |
| 2. | Toko furnitur dan perlengkapan kantor | 10.097.000 | Arus kas internal dari kegiatan operasi | Peremajaan furnitur dan perlengkapan kantor | Jakarta dan Kantor Cabang |
| 3. | Asyst dan vendor IT | 11.398.000 | Arus kas internal dari kegiatan operasi | Peremajaan dan pengembangan sistem informasi | Jakarta dan Kantor Cabang |
| 4. | Vendor lounge dan office | 4.279.000 | Arus kas internal dari kegiatan operasi | Pengembangan fasilitas gedung | Jakarta dan Kantor Cabang |

Belanja modal aktual dapat juga lebih tinggi atau rendah secara signifikan dibandingkan nilai yang telah direncanakan karena berbagai faktor, termasuk, antara lain kebutuhan tambahan biaya yang tidak direncanakan dan kemampuan Grup untuk mendapatkan pendanaan eksternal yang cukup untuk rencana belanja modal tersebut.

9. Kewajiban

Tabel dibawah ini menganalisa liabilitas keuangan Grup pada 30 Juni 2022 berdasarkan kelompok jatuh temponya dari sisa periode hingga tanggal jatuh tempo kontraktual. Jumlah yang diungkapkan dalam tabel ini adalah nilai arus kas kontraktual yang tidak terdiskonto termasuk estimasi pembayaran bunga:

(dalam USD)

| | <1 tahun | 1-5 tahun | >5 tahun | Total |
|------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Tanpa bunga | | | | |
| Utang usaha | 482.239.103 | - | - | 482.239.103 |
| Utang lain-lain | 41.025.309 | - | - | 41.025.309 |
| Akrual | 407.371.444 | - | - | 407.371.444 |
| Utang hasil homologasi | 281.597.723 | - | 703.952.336 | 985.550.059 |
| Pinjaman efek beragunan aset | - | - | 75.123.469 | 75.123.469 |
| Obligasi wajib konversi | 67.200.443 | - | - | 67.200.443 |
| Tingkat bunga variabel | | | | |
| Pinjaman jangka pendek | 18.902.731 | - | - | 18.902.731 |
| Pinjaman jangka panjang | 41.454.169 | 126.459.932 | 92.103.572 | 260.017.673 |
| Tingkat bunga tetap | | | | |

| | <1 tahun | 1-5 tahun | >5 tahun | Total |
|----------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Utang usaha jangka panjang | 122.829.578 | 96.463.566 | 654.991.049 | 874.284.193 |
| Pinjaman jangka pendek | 6.913.692 | - | - | 6.913.692 |
| Pinjaman jangka panjang | 19.030.727 | 98.942.948 | 1.183.812.768 | 1.301.786.443 |
| Liabilitas sewa | 165.708.963 | 1.467.034.587 | 2.154.180.985 | 3.786.924.535 |
| Total | 1.654.273.882 | 1.788.901.033 | 4.864.164.179 | 8.307.339.094 |

10. Manajemen Risiko Keuangan

Perseroan memiliki eksposur terhadap risiko keuangan antara lain risiko likuiditas, risiko harga bahan bakar pesawat dan risiko nilai tukar mata uang

Risiko Likuiditas

Risiko Likuiditas didefinisikan sebagai penurunan nilai aset lancar/nilai kewajiban lancar yang disebabkan karena adanya kombinasi perubahan berupa penurunan aset lancar Perseroan dan adanya kenaikan kewajiban lancar Perseroan.

Sebagai Perseroan maskapai penerbangan yang didukung oleh berbagai *instrument* layanan pendukung penerbangan, kecukupan likuiditas menjadi salah satu perhatian utama yang diberikan oleh Perseroan guna memastikan tetap terjaganya konsistensi layanan yang akan diberikan kepada pelanggan. Adanya tantangan dalam pencapaian target pendapatan Perseroan di tengah kompleksitas kenaikan biaya operasionalisasi Perseroan seiring dengan kenaikan inflasi yang terjadi, akan menurunkan kemampuan likuiditas Perseroan dalam memenuhi kewajiban yang segera jatuh tempo.

Kebijakan terkait pengelolaan risiko likuiditas yang saat ini dilakukan oleh Perseroan adalah dengan upaya optimalisasi pendapatan usaha Perseroan yang berfokus pada rute-rute yang menjanjikan profitabilitas disamping menerapkan pengetatan pembayaran kewajiban dengan skala prioritas serta terus menggalakkan semangat efisiensi di segala bidang namun dengan tetap memprioritaskan aspek keselamatan dan keamanan layanan penerbangan Perseroan.

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 periode Januari-Juni 2022 berada di kisaran 28% - 40% dari rata-rata biaya operasional Perseroan.

Kebijakan berkaitan dengan risiko harga bahan bakar pesawat yang saat ini dijalankan yakni secara alami (tanpa lindung nilai) dengan mempertimbangkan belum membaiknya kondisi keuangan Perseroan. Selain hal tersebut 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.

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 Perseroan 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 Grup.

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.

11. Pembatasan

Beberapa Perusahaan Anak yang dimiliki Perseroan memiliki sejumlah pembatasan terkait kemampuan mereka untuk mengalihkan dana kepada Perseroan. Berikut adalah keterangan mengenai pembatasan-pembatasan tersebut:

Aerowisata

Pada Anggaran Dasar Aerowisata Pasal 26, diatur penggunaan laba untuk dividen pada ayat 1 dan 2 sebagai berikut:

- Penggunaan laba bersih termasuk jumlah penyisihan untuk cadangan kerugian diputuskan oleh RUPS;
- 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.

GMF AeroAsia

Pembatasan terdapat pada klausul perjanjian-perjanjian restrukturisasi utang GMF AeroAsia dengan para krediturnya, antara lain:

- Pembatasan oleh BNI yang tercantum dalam Perjanjian Kredit Investasi GMF AeroAsia dalam pasal 2 yang menyatakan bahwa selama GMF AeroAsia masih menerima fasilitas kredit dari BNI, maka tanpa pemberitahuan tertulis kepada BNI, GMF AeroAsia tidak diperkenankan untuk melunasi/membayar kredit/hutang atau bunga kepada pihak lain diluar pihak dalam perjanjian tersebut, termasuk akan tetapi terbatas kepada Pemegang Saham atau Afiliasinya sebelum utang kepada BNI dilunasi terlebih dahulu.
- Pembatasan oleh Maybank yang tercantum dalam Perjanjian Kredit Maybank terkait fasilitas Termloan Musyarakah yang menyatakan bahwa GNF AeroAsia wajib memperoleh persetujuan dari Maybank terlebih dahulu setiap akan melakukan pembayaran dividen.

Citilink

Pembatasan terdapat pada klausul perjanjian-perjanjian kredit GMF AeroAsia dengan para krediturnya, antara lain:

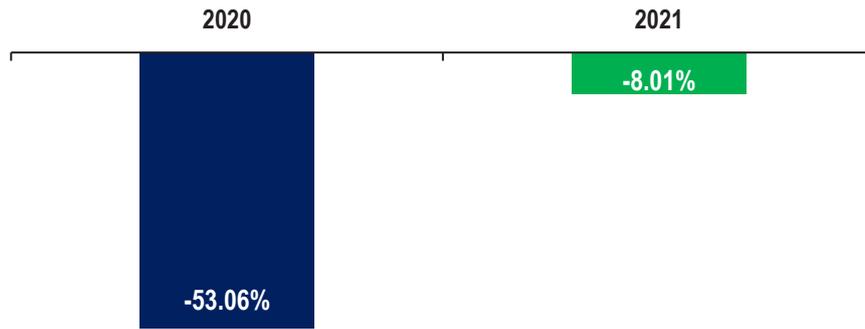
- Pembatasan oleh KEB Hana yang tercantum dalam Perjanjian Kredit KEB Hana dan Perubahan Perjanjiannya yang menyatakan bahwa Citilink wajib melakukan pemberitahuan kepada KEB Hana jika terdapat perubahan pada akta, jumlah saham, pembagian dividen, dan perubahan pemegang saham mayoritas Citilink.
- Pembatasan oleh Sky High LX Leasing Company yang tercantum dalam Aircraft Lease Agreement yang menyatakan bahwa jika terdapat financial indebtedness yang melebihi nilai yang diatur, termasuk pembayaran ke Perseroan, maka hal tersebut dapat memicu event of default.

12. Dampak Pandemi COVID-19 Terhadap Operasional dan Keuangan Perseroan

Sejak tahun buku terakhir sampai dengan tanggal Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki kecenderungan yang signifikan dalam produksi, penjualan, persediaan, beban dan harga penjualan yang mempengaruhi kegiatan usaha dan prospek keuangan Perseroan. Perseroan juga memiliki kecenderungan, ketidakpastian, permintaan, komitmen, atau peristiwa yang tidak dapat diketahui yang dapat mempengaruhi secara signifikan penjualan bersih atau pendapatan usaha, pendapatan dari operasi berjalan, profitabilitas, likuiditas atau sumber modal, atau peristiwa yang akan menyebabkan informasi keuangan yang dilaporkan belum tentu dapat dijadikan indikasi atas hasil operasi atau kondisi keuangan masa datang.

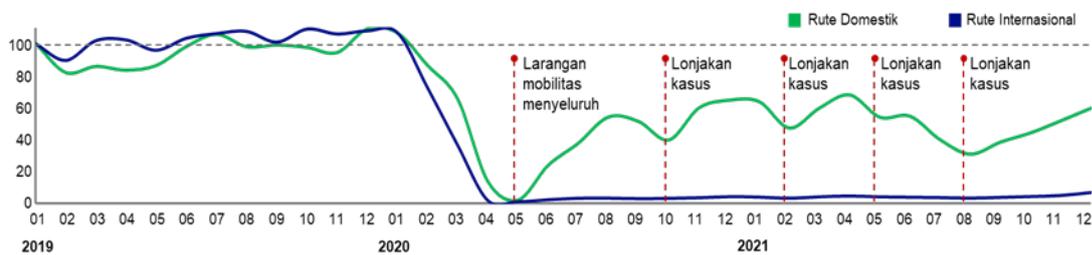
Selain berdampak ke perekonomian global, pandemi COVID-19 juga berdampak ke perekonomian Indonesia. Pengaruh pandemi terhadap perekonomian Indonesia dapat terlihat dari pertumbuhan PDB tahunan yang menurun sebesar -2,07% (*year-on-year*) pada tahun 2020. Pertumbuhan ekonomi Indonesia pada tahun 2020 mengalami penurunan signifikan dari pertumbuhan ekonomi pada tahun 2019 sebesar 5,02%. Kemudian, pertumbuhan perekonomian Indonesia pada tahun 2021 diproyeksikan oleh Bank Dunia sebesar 3,7% pada tahun 2021 dengan pertumbuhan ekonomi aktual pada tahun 2021 sebesar 3,69% (*year-on-year*) yang masih di bawah pertumbuhan rata-rata 10 tahun terakhir sebesar 5,4% (*year-on-year*). Sedangkan untuk pertumbuhan perekonomian Indonesia pada tahun 2022, Bank Dunia memangkas proyeksi pertumbuhan ekonomi Indonesia dari 5,2% menjadi 5,1% (*year-on-year*). Pertumbuhan ekonomi aktual yang sedikit lebih besar daripada proyeksinya menunjukkan COVID-19 yang masih mempengaruhi perekonomian Indonesia pada tahun 2021 dan 2022.

Seterusnya, kondisi sektor transportasi udara Indonesia mengalami penurunan sebagaimana kondisi sektor transportasi udara global. Berdasarkan data BPS, sektor transportasi udara Indonesia merupakan sektor yang paling terdampak oleh pandemi, dengan penurunan PDB sektor transportasi udara sebesar -53,06% pada tahun 2020 jika dibandingkan dengan tahun 2019 dan -8,01% pada tahun 2021 jika dibandingkan dengan tahun 2020. Penurunan PDB pada tahun 2021 lebih kecil jika dibandingkan dengan penurunan PDB pada tahun 2020 walaupun belum dapat pulih ke kondisi sebelum pandemi.



Penurunan PDB Sektor Transportasi Udara Indonesia pada Tahun 2020 dan 2021

Dampak COVID-19 terhadap sektor transportasi udara dapat dilihat terutama dari pengaruhnya terhadap jumlah penumpang udara dari/ke Indonesia, baik untuk rute domestik maupun internasional.



Jumlah Penumpang Penerbangan dari/ke Indonesia sebagai % dari Jumlah Penumpang Penerbangan pada tahun 2019

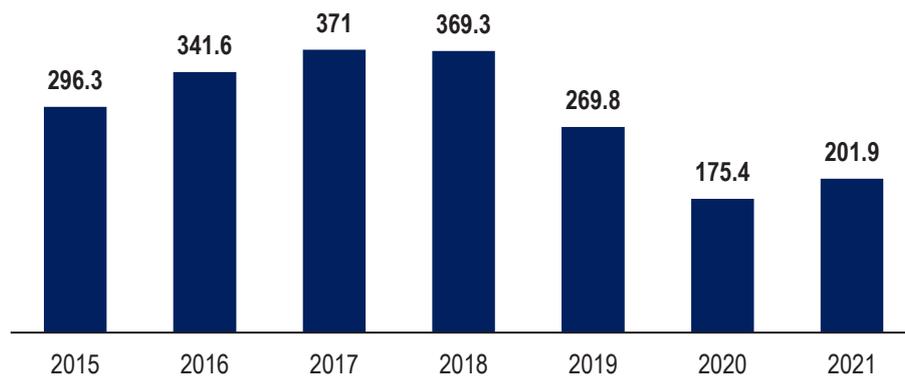
Sebelum terjadinya COVID-19 (Januari 2019 – Februari 2020), rata-rata jumlah penumpang udara dari/ke Indonesia di tahun 2019 adalah sebesar 95% untuk rute domestik dan 101% untuk rute internasional terhadap Januari 2019. Namun, setelah terjadinya COVID-19 (Maret 2020 – Desember 2021), rata-rata jumlah penumpang udara dari/ke Indonesia menurun sangat signifikan menjadi hanya sebesar 47% untuk rute domestik dan hanya sebesar 5% untuk rute internasional terhadap Januari 2019.

Seperti para pelaku usaha dalam sektor transportasi udara lainnya, Perseroan juga sangat terdampak oleh pandemi COVID-19. Dampak COVID-19 terhadap kinerja operasional Perseroan dapat dilihat terutama dari pengaruhnya terhadap jumlah penumpang atau *pax carried*.

(dalam jutaan)



Jumlah penumpang yang diangkut oleh Perseroan menurun dari ~19 juta penumpang pada tahun 2019 menjadi ~5 juta penumpang pada tahun 2020 untuk rute domestik dan internasional.



Jumlah Kargo Garuda Indonesia (Perseroan) 2015-2021

Jumlah kargo, atau *cargo carried*, Perseroan untuk rute domestik dan internasional cenderung meningkat sejak lima tahun terakhir hingga puncaknya pada tahun 2017. Perseroan mulai mengalami penurunan pada jumlah kargo pada tahun 2018 dan mengalami penurunan signifikan pada tahun 2019 sebesar ~99,5 juta ton. Penurunan tersebut disebabkan oleh penyesuaian kapasitas produksi. Jumlah kargo pada tahun 2020 juga terus menurun secara signifikan sebesar ~94,4 juta ton akibat terjadinya pandemi COVID-19.

Penurunan kinerja operasional telah mengakibatkan penurunan kinerja keuangan Perseroan secara konsolidasi. Pendapatan Perseroan mengalami penurunan masing-masing pada tahun 2020 dan 2021 sebesar 67,4% dan 10,4%. Kinerja keuangan historikal Perseroan dalam 5 (lima) tahun terakhir cenderung mengalami peningkatan dan perbaikan kondisi sampai dengan tahun 2019. Namun pada tahun 2020 sampai 2021 mengalami penurunan signifikan akibat penurunan kinerja operasional yang disebabkan oleh COVID-19. Penurunan pendapatan yang sangat signifikan tersebut tidak dapat diimbangi oleh penurunan yang sama dari sisi biaya karena struktur biaya Perseroan saat ini hampir 70% nya merupakan *fixed cost*, yaitu biaya sewa pesawat, personel dan *overhead*.

Sebagai akibat dari gap antara pendapatan dan biaya yang besar sejak bulan Maret 2020, ekuitas konsolidasi Grup per Desember 2020 tercatat negatif sebesar USD1,9 miliar. Ekuitas Perseroan terus menurun hingga mencapai negatif USD6,1 miliar per Desember 2021.

Selain itu, untuk menjaga saldo kas tetap positif di tengah tekanan likuiditas yang dihadapi, Perseroan melakukan penundaan pembayaran atas utang dan tagihan yang telah jatuh tempo kepada para kreditur dan vendor Perseroan. Sebagai akibat dari hal tersebut, total utang dan tunggakan konsolidasi Grup mencapai USD2,9 miliar per Desember 2020 dan USD10,1 miliar per Desember 2021.

Dalam menghadapi Pandemi COVID-19, Perseroan melakukan restrukturisasi operasional komprehensif yang bertujuan untuk merasionalisasi struktur biaya Perseroan dan restrukturisasi keuangan bertujuan untuk menyehatkan struktur permodalan Perseroan.

Berikut strategi yang dilakukan oleh Perseroan:

- a. **Inisiatif Penurunan *Lease Rate* Pesawat**
Perseroan berupaya mengurangi jumlah pesawat dan juga berupaya menurunkan biaya sewa secara signifikan untuk mendekati tarif sewa yang wajar bagi perusahaan sejenis di pasaran saat ini. Adapun inisiatif ini telah dilakukan melalui negosiasi dengan para *lessor* dan telah dicapai melalui Homologasi PKPU dimana diperoleh penurunan biaya sewa sebesar 58% untuk biaya sewa pesawat A330-300, 14% untuk A330-900, 51% untuk A330-200, 51% untuk B777-300, 36% untuk B737-800, 38% untuk A320-200, 30% untuk A320-200Neo, dan 31% untuk ATR72-600. Hal ini menunjukkan kedepannya operasional Perseroan akan semakin efisien.
- b. **Inisiatif Optimalisasi Jumlah Pesawat**
Selain melakukan penurunan *lease rate* pesawat, dilakukan pengurangan jumlah pesawat Grup dari total 196 pesawat di akhir tahun 2020 menjadi 119 pesawat di akhir tahun 2022. Dengan catatan terdapat 1 (satu) pesawat B737-800 yang akan dikembalikan kepada *lessor* pada akhir akibat batasan operasional mesin mengacu ke Perjanjian Perdamaian, sehingga dari 38 pesawat B737-800NG menjadi 37 pesawat B737-800NG. Adapun untuk kedepannya pengoperasian pesawat ATR72-600 akan dilakukan oleh Citilink sebagai bagian dari program efisiensi armada.

Grup menyesuaikan kebutuhan armada dengan potensi pasar kedepannya untuk mendapatkan operasional yang efisien. Adapun simplifikasi tipe pesawat ini telah dicapai melalui Homologasi PKPU.

c. Inisiatif Penetapan *Power-by-the-Hour* (“PBH”)

PBH merupakan skema pembayaran sewa pesawat yang mengacu pada jumlah utilisasi (per *Flight Hour*) yang digunakan untuk masing-masing pesawat. PBH ini telah disetujui melalui hasil negosiasi dan kesepakatan yang dilakukan dengan *lessor* selama proses PKPU. Penetapan PBH telah tercapai melalui Homologasi PKPU, dimana berdasarkan putusan homologasi dalam Perjanjian Perdamaian, skema PBH untuk pesawat B737-800NG adalah sampai dengan Desember 2022 dan untuk pesawat A330-300 dan A330-900Neo adalah sampai dengan 30 Juni 2023, pesawat A330-200 sampai dengan rentang 30 Juni 2023 – 31 Desember 2023 (berbeda-beda untuk setiap registrasi A330-200), dan khusus untuk B777-300ER periode PBH adalah sampai dengan 31 Desember 2023.

Setelah periode PBH *Rate* selesai, Perseroan akan melakukan pembayaran sewa pesawat dengan skema pembayaran sewa *fix lease rate*, dimana harga sewa ini sudah selesai dinegosiasikan setelah Homologasi dan mengalami penurunan.

d. Inisiatif Optimalisasi *Route Network*

Sebagai bagian dari restrukturisasi operasional, Grup akan fokus beroperasi hanya pada rute-rute yang menguntungkan. Sepanjang tahun 2022 (per Juni 2022), Citilink (92 rute) akan menjalankan rute yang lebih banyak dibandingkan Perseroan (88 rute). Pasca Homologasi, Perseroan dan Citilink masing-masing akan memiliki 61 dan 58 rute. Pengurangan jumlah pesawat tersebut akan menyebabkan penurunan pangsa pasar domestik Perseroan dan Citilink pada tahun 2022. Meskipun demikian, pangsa pasar domestik Perseroan dan Citilink diproyeksikan dapat dipertahankan di sekitar ~10% dan ~27%. Pada tahun-tahun berikutnya seiring dengan rencana peningkatan jumlah pesawat yang mengacu pada *market recovery*, diestimasikan pangsa pasar domestik Perseroan akan mencapai angka ~18% dan Citilink akan mencapai angka ~22%.

e. Inisiatif Peningkatan Pendapatan dari *Ancillary* dan Kargo

Selain pada optimalisasi bisnis utama, Perseroan juga merencanakan adanya peningkatan pendapatan *ancillary* dan kargo dikarenakan dinilai belum optimal. Pendapatan *ancillary* ditingkatkan dengan cara memenuhi standar kualitas minimum dan tetap bersaing dengan pesaing lainnya seperti *merchandise*, *product unbundling*, pemberlakuan *excess baggage fee* dan inisiatif lainnya.

Pendapatan kargo sebagai sumber pendapatan dari penggunaan pesawat juga akan ditingkatkan di antaranya melalui:

- 1) Koordinasi strategi pemasaran untuk *belly capacity* dari Perseroan dan Citilink di bawah payung Garuda Indonesia Cargo.
- 2) Memanfaatkan pertumbuhan *e-commerce* Indonesia yang kuat serta mengupayakan basis produksi produk perikanan dan kelautan di Indonesia.
- 3) Digitalisasi bisnis kargo dengan berfokus pada inisiatif “*quick win*” termasuk *platform* komersial dan layanan *track and trace*.
- 4) Mengembangkan layanan *door-to-door* dan bekerja sama dengan agen dan penanganan *logistic* dan *supply chain* kargo.

f. Inisiatif Peningkatan Layanan Indonesian Hospitality di Era New Normal (*Cleanliness, Healthiness, Safety, Environmental*)

Perseroan akan secara konsisten melakukan strategi dan upaya-upaya dalam meningkatkan kepuasan pelanggan, diantaranya mempertahankan dan meningkatkan konsep layanan Indonesian Hospitality yang merupakan *unique selling point* sebagai diferensiasi dengan kompetitor untuk mendorong daya saing, serta *experience* pelanggan sehingga pada akhirnya diharapkan mampu meningkatkan pendapatan.

Dengan terjadinya Pandemi COVID-19 secara global, Perseroan telah melakukan penyesuaian terhadap konsep layanan penerbangan dengan pemberlakuan protokol kesehatan yang tetap mengutamakan keselamatan dan kenyamanan penumpang. Perseroan melakukan penyesuaian tersebut melalui beberapa program seperti penyediaan *personal health kit*, *prepacked food* untuk meminimalisir kontak antara penumpang dan *cabin crew*, *hygiene sticker*, *individually plastic wrapped cutlery (all class)* serta digitalisasi layanan sebagai respon dampak Pandemi COVID-19 untuk meminimalisir media transmisi virus melalui program digital reading material dan *wireless IFE*.

Perseroan secara konsisten menerapkan protokol COVID-19 diantaranya melalui peniadaan beberapa layanan *Inflight* seperti *Inflight Magazine*, *pillow*, *menu card*, dan *loose amenity kit*, dan *hot towel service* untuk meminimalisir risiko transmisi virus COVID-19, penyediaan beberapa *inflight material* seperti *special headrest cover*, *special greeting card*, serta *hand sanitizer* di dalam kabin pesawat untuk mendukung *hygiene protocol fulfillment campaign*. Disamping itu Perseroan juga melakukan pengembangan menu berbasis *Indonesian Hospitality* dan *healthy lifestyle*.

VI. FAKTOR RISIKO

Investasi dalam saham HMETD melibatkan sejumlah risiko. Calon investor wajib mempertimbangkan dengan cermat seluruh informasi yang terkandung dalam Prospektus ini, termasuk risiko yang digambarkan di bawah ini, sebelum mengambil keputusan investasi. Bisnis, kondisi keuangan dan hasil kegiatan operasional Perseroan dapat terkena dampak secara material dan merugikan oleh salah satu risiko tersebut. Risiko tambahan yang saat ini tidak diketahui Perseroan atau risiko yang saat ini dianggap tidak bersifat material juga dapat berdampak merugikan yang material terhadap bisnis, arus kas, hasil kegiatan operasional dan kondisi keuangan Perseroan di masa mendatang. Harga pasar saham HMETD dapat menurun karena salah satu dari risiko tersebut dan calon investor dapat kehilangan seluruh atau sebagian dari investasinya.

Risiko-risiko yang akan diungkapkan dalam uraian berikut merupakan risiko-risiko yang material bagi Perseroan. Adapun faktor risiko usaha dan risiko umum disusun berdasarkan bobot risiko yang dihadapi Perseroan:

A. RISIKO UTAMA YANG MEMPUNYAI PENGARUH SIGNIFIKAN TERHADAP KELANGSUNGAN USAHA PERSEROAN

Risiko likuiditas Perseroan akan terganggu apabila dana hasil PUT II tidak terealisasi sampai dengan batas waktu tenggat

Sebagai perusahaan yang bergerak dibidang transportasi, maka karakteristik bisnis dari Perseroan memiliki kaitan erat dengan pola mobilisasi masyarakat antar daerah dan antar pulau, baik dalam lingkup domestik maupun internasional. Pandemi COVID-19 memberikan pukulan yang cukup keras yang berdampak pada rendahnya traffic penumpang sehingga selanjutnya mempengaruhi kondisi likuiditas Perseroan. Arus kas Perseroan terbesar saat ini berasal dari penjualan tiket reguler, kargo maupun *charter*. Saat ini, Perseroan masih mengalami kesulitan likuiditas dikarenakan kebutuhan untuk pembayaran untuk bahan bakar, sewa pesawat, merestorasi armada, biaya perawatan pesawat, adanya pembayaran beban keuangan yang ditahan pelaksanaannya, serta program efisiensi di segala lini. Selain itu, dampak dari keputusan pengadilan terkait PKPU, Perseroan harus memenuhi kewajiban kepada para kreditor pasca tercapainya Homologasi yang sudah dituliskan dalam Perjanjian Perdamaian serta kebutuhan untuk segera melakukan restorasi armada yang sangat krusial bagi Perseroan karena dibutuhkan alat produksi yang optimal dan aman untuk menangkap potensi pendapatan di tengah peningkatan pasar yang mulai terjadi. Oleh sebab itu dibutuhkan dukungan likuiditas untuk menjaga arus kas Perseroan agar dapat beroperasi dengan maksimal.

Oleh karenanya, dukungan Pemerintah dalam rangka penyelamatan Perseroan dalam jumlah sebanyak-banyaknya Rp7.500.000.000.000 (tujuh triliun lima ratus miliar Rupiah) dalam bentuk PMN bersifat signifikan bagi kelangsungan usaha Perseroan. Tanpa dukungan Pemerintah tersebut, terdapat risiko terganggunya kondisi likuiditas Perseroan, yang dapat berakibat Perseroan tidak dapat melakukan pembiayaan terkait aktifitas *maintenance*, restorasi dan pemenuhan *maintenance reserve* serta tidak memiliki modal kerja yang cukup untuk operasional Perseroan, termasuk untuk membiayai bahan bakar dan sewa pesawat, serta melakukan pembayaran biaya restrukturisasi sehubungan dengan proses Homologasi.

Risiko tidak terpenuhinya Perjanjian Perdamaian yang telah dihomologasi

Tercapainya putusan homologasi yang diterima oleh Perseroan dan penolakan kasasi atas putusan homologasi oleh Mahkamah Agung memberikan sinyal elemen positif berupa dukungan penuh dari kreditor akan proses restrukturisasi yang akan dijalankan oleh Perseroan di masa mendatang. Meski hal ini dapat menjadi awal yang sangat baik dalam awal perjalanan restrukturisasi Perseroan, namun dengan ketatnya termin kondisi pemenuhan kewajiban kepada kreditor dapat berpotensi pada timbulnya gugatan hukum lainnya dari pihak vendor yang dapat menimpa Perseroan bilamana terjadi pelanggaran (*breach*) terhadap ketentuan dan/atau perjanjian yang telah disepakati sebelumnya.

Selain itu, berdasarkan Pasal 6.9 Rencana Perdamaian, terdapat beberapa syarat-syarat yang harus dipenuhi sebelum agar tanggal efektif berdasarkan ketentuan rencana perdamaian dapat tercapai dinyatakan terjadi. Tanggal efektif wajib terjadi selambat-lambatnya pada tanggal tenggat waktu (*long stop date*) yaitu 1 Januari 2023 sebagaimana dapat diperpanjang berdasarkan keputusan yang dibuat pada rapat kreditor yang sepatutnya. Dalam hal tanggal efektif tidak tercapai sampai dengan tanggal tenggat waktu tersebut dan tidak ada perpanjangan berdasarkan keputusan rapat kreditor, maka terdapat risiko dimana kreditor dapat meminta pembatalan Perjanjian Perdamaian karena Perseroan dianggap tidak dapat memenuhi isi Perjanjian Perdamaian sesuai dengan tenggat waktu yang ditetapkan. Permohonan pembatalan tersebut dapat diajukan ke pengadilan niaga dan apabila pengadilan niaga memutuskan bahwa Perseroan berada dalam keadaan lalai terhadap Perjanjian Perdamaian, maka pembatalan Perjanjian Perdamaian dapat dikabulkan dan Perseroan dapat diputus pailit segera setelah putusan diucapkan.

Pada tanggal 18 November 2022, Greylag Goose Leasing 1410 Designated Activity Company (“**Greylag 1410**”) dan Greylag Goose Leasing 1446 Designated Activity Company (“**Greylag 1416**”) (secara bersama-sama disebut Greylag) mengajukan Peninjauan Kembali (“**PK**”) atas perkara PKPU Perseroan yang terakhir telah diputus oleh Mahkamah Agung di tingkat kasasi dengan nomor perkara 1454 K/PDT.SUS-PAILIT/2022 tanggal 26 September 2022. Berdasarkan Pasal 298 ayat (1) UU No. 37 tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (“**UU Kepailitan**”), MA wajib memutus permohonan PK selambatnya 30 (tiga puluh) hari setelah tanggal permohonan. Mengingat PK diajukan pada tanggal 18 November 2022, maka permohonan PK ini diperkirakan akan diputus pada tanggal 18 Desember 2022, meskipun dalam praktiknya jangka waktu ini bisa menjadi lebih cepat ataupun lebih lambat. PK sendiri merupakan suatu upaya hukum luar biasa, di mana putusan yang diajukan permohonan PK sudah berkekuatan hukum tetap dan akan tetap berkekuatan hukum tetap kecuali permohonan PK dikabulkan. Oleh karena itu, perlu digarisbawahi bahwa perkara PKPU Perseroan yang diputus di tingkat kasasi telah berkekuatan hukum tetap dan dapat dilaksanakan. Permohonan PK tidak akan menanggukuhkan atau membatalkan putusan kasasi, dan Perseroan tetap dapat melaksanakan PUT II yang mana merupakan bentuk pemenuhan putusan kasasi. Apabila MA mengabulkan permohonan PK, maka Perseroan jatuh pailit dan kurator yang ditunjuk akan memiliki diskresi dalam mengambil alih pemberesan harta pailit Perseroan. Namun demikian, Perseroan meyakini bahwa hal ini tidak akan terjadi sesuai dengan kontra memori PK yang telah Perseroan ajukan pada 28 November 2022. Untuk informasi lebih lanjut dapat merujuk pada “Keterangan tentang Perseroan dan Perusahaan Anak, Kegiatan Usaha serta Kecenderungan dan Prospek Usaha – Keterangan tentang Perseroan – Perkara Hukum yang Dihadapi Perseroan serta Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan dan Perusahaan Anak.”

B. RISIKO TERKAIT KEGIATAN USAHA PERSEROAN

Risiko perubahan peraturan terkait ketentuan/pembatasan transportasi udara selama masa pandemi berpengaruh terhadap kelangsungan bisnis Perseroan

Peningkatan kasus penyebaran COVID-19 dengan munculnya berbagai varian genetik semisal Omicron yang terjadi di awal tahun 2022, mengharuskan Pemerintah mengeluarkan peraturan terkait pembatasan mobilisasi masyarakat. Penerapan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) di sejumlah daerah serta pengetatan aturan mobilisasi masyarakat lewat persyaratan tes COVID-19 dan penambahan syarat perjalanan hingga vaksinasi ketiga (*booster*), serta penerapan karantina kepada pelaku perjalanan luar negeri menyebabkan tingkat okupansi penumpang penerbangan Perseroan menurun secara signifikan.

Munculnya varian baru Omicron pada awal tahun 2022 sangat mempengaruhi turunnya jumlah penerimaan pendapatan usaha Perseroan dimana kewaspadaan tinggi kembali diterapkan guna mencegah penyebaran virus secara masif di seluruh daerah di Indonesia melalui aturan pengetatan mobilisasi antar daerah yang diberlakukan Pemerintah. Perubahan ketentuan pembatasan mobilisasi masyarakat khususnya persyaratan penerbangan selama pandemi yang cukup dinamis, baik untuk penerbangan domestik maupun internasional, dapat berpengaruh signifikan bagi minat terbang masyarakat yang akan berdampak pada penurunan pendapatan Perseroan yang pada akhirnya memberikan tekanan pada profitabilitas Perseroan.

Kondisi pandemi COVID-19 yang terjadi dari tahun 2019 sampai dengan tahun 2022 mungkin dapat terulang di kemudian hari bilamana muncul varian virus baru dan/atau pandemi baru yang dapat menimbulkan efek masif, sehingga mendorong diberlakukannya pembatasan transportasi udara yang dilakukan oleh Pemerintah atau Lembaga terkait yang lebih lanjut dapat mempengaruhi operasional dan bisnis Perseroan.

Risiko keterbatasan armada pesawat dapat berpengaruh signifikan terhadap pendapatan Perseroan

Kondisi pandemi COVID-19 yang masih berlangsung di tahun 2022 mengharuskan Perseroan melakukan berbagai penyesuaian operasional yang berdampak terhadap penurunan jumlah armada pesawat Perseroan yang beroperasi. Selain itu, terjadi keterbatasan armada pesawat karena terdapat penghentian, pengembalian dan relokasi pesawat lainnya atas permintaan *lessor*, kewajiban perawatan (*maintenance*) pesawat yang telah jatuh tempo, yang turut berkontribusi pada pencapaian target pendapatan Perseroan selama 2022.

Keterbatasan armada pesawat serta pembatasan penerbangan regional sangat berdampak pada pendapatan Perseroan. Namun, di saat pendapatan Perseroan berkurang secara signifikan, kewajiban pembayaran terhadap vendor tetap terus berjalan. Ini menjadi salah satu tantangan terbesar apabila Perseroan tidak menjalankan kewajibannya terhadap vendor, maka Perseroan akan menghadapi risiko berupa ancaman pembatasan, pemberhentian sementara maupun pemutusan layanan oleh vendor.

Risiko nilai tukar mata uang asing

Sejalan dengan kebijakan Pemerintah yang menerapkan *single currency* mata uang Rupiah sejak tahun 2015, maka pendapatan Perseroan untuk semua transaksi yang terjadi di Indonesia didominasi dalam mata uang Rupiah. Namun di sisi lain, Pencatatan keuangan Perseroan dan sebagian besar pengeluaran dilakukan dalam mata uang Dollar Amerika Serikat kecuali untuk transaksi domestik. Pencatatan aset maupun utang masih menggunakan mata uang pada saat perolehan maupun transaksi terjadi. Hal tersebut meningkatkan risiko terpapar nilai tukar mata uang asing yang terjadi baik dari sisi pencatatan (translasi) maupun dari sisi likuiditas sehingga fluktuasi nilai tukar tentunya memberikan dampak yang signifikan terhadap kegiatan operasional maupun kondisi keuangan Perseroan. Adanya pelemahan nilai tukar Rupiah terhadap US Dollar sepanjang tahun 2022 imbas peningkatan suku bunga The Fed dalam mengantisipasi kenaikan inflasi yang terjadi di Amerika Serikat telah berdampak bagi Perseroan khususnya terkait aspek translasi dan likuiditas.

Risiko fluktuasi harga minyak

Secara umum fluktuasi harga minyak sangat dipengaruhi oleh kondisi geopolitik dan keseimbangan antara permintaan dan penawaran. Dengan telah berangsur-angsur membaiknya kondisi pandemi COVID-19 secara global dimana aktivitas perekonomian dunia kembali meningkat, telah berdampak pada pergerakan harga minyak yang perlahan menunjukkan peningkatan. Selain hal tersebut adanya invasi yang dilakukan oleh Rusia terhadap Ukraina pada awal tahun 2022, membuat lonjakan signifikan terhadap harga minyak dunia imbas adanya kekhawatiran global terhadap kelangkaan minyak yang dapat mempengaruhi aktivitas perekonomian global. Meski demikian, pada pertengahan 2022, harga minyak kembali *rebound* berada pada level sebelumnya adanya invasi Rusia, seiring dengan kebijakan Negara-negara yang tergabung dalam OPEC untuk menambah pasokan produksi minyak mentah guna meminimalisir potensi kelangkaan minyak yang dikhawatirkan terjadi.

Kontribusi biaya *fuel* terhadap total biaya Perseroan untuk tanggal yang berakhir pada 30 Juni 2022 adalah sekitar 23,95% sedangkan untuk tahun yang berakhir pada 2021 adalah sekitar 13,78%. Hingga saat ini, rata-rata *fuel expense* tidak melebihi anggaran yang sudah dipersiapkan Perseroan meski terdapat lonjakan kenaikan harga minyak dunia pada awal tahun 2022. Adanya fluktuasi harga minyak bisa memberikan dampak negatif kepada keuntungan Perseroan di tahun berjalan. Aktivitas *forex* maupun *fuel hedging* belum dapat dilakukan Perseroan sepanjang tahun 2022 dikarenakan keterbatasan likuiditas. Perseroan mengutamakan prinsip kehati-hatian dalam melakukan *hedging*.

Risiko reputasi

Berbagai pemberitaan negatif tentang Perseroan mayoritas terjadi di awal tahun 2022 dimulai dengan adanya isu kebangkrutan Perseroan yang berkembang, kondisi neraca keuangan yang belum menunjukkan perbaikan secara signifikan serta kondisi likuiditas Perseroan yang terus menurun serta tingginya kewajiban Perseroan berdampak negatif terhadap kredibilitas Perseroan secara umum. Dampak dari berkembangnya isu tersebut adalah menurunnya tingkat kepercayaan dari investor, vendor, *lessor* maupun kreditur lainnya terhadap keberlangsungan usaha Perseroan sehingga memberikan tantangan kepada Perseroan dalam melakukan re-negosiasi kepada kreditur maupun mendapatkan pendanaan.

Di sisi lain, dengan masih dibekukannya perdagangan saham Perseroan (*suspended*) hingga saat ini sejak 18 Juni 2021 atau telah berlangsung hampir 16 (enam belas) bulan hingga peringatan *de-listing* oleh Bursa Efek Indonesia (BEI) dinilai menurunkan kredibilitas Perseroan di mata investor. Hal ini mengingat berdasarkan peraturan, bursa dapat menghapus saham Perseroan tercatat apabila mengalami kondisi, atau peristiwa yang secara signifikan berpengaruh negatif terhadap kelangsungan usaha Perseroan.

Risiko persaingan usaha

Perseroan menjalankan kegiatan bisnis utama yang terkait dengan jasa transportasi udara yang meliputi transportasi penumpang dan barang dengan rute komersial domestik dan internasional. Saat ini terdapat berbagai jenis operator yang menciptakan persaingan usaha diantara penyedia jasa transportasi udara. Persaingan usaha jasa transportasi udara saat ini dipenuhi oleh berbagai perusahaan penerbangan baik *national flag carrier*, operator penerbangan domestik dan internasional, operator *full service* dan penerbangan berbiaya murah (*low cost carrier*) atau *budget airline*.

Seluruh penyedia jasa transportasi udara berupaya untuk memberikan pelayanan sesuai dengan model bisnis dan target pasar yang mungkin berbeda antara satu operator dengan operator lainnya. Perbedaan target pasar, tujuan destinasi dan jenis-jenis layanan pendukung yang diberikan selama penerbangan kepada penumpang menjadi pertimbangan dalam menentukan *positioning* Perseroan dimata konsumen bila dibandingkan dengan penyedia layanan penerbangan lainnya.

Operasional Perseroan memiliki risiko menjadi tidak kompetitif apabila tidak dapat memenuhi preferensi konsumen terkait kebijakan harga jual tiket, destinasi penerbangan dan variasi jadwal penerbangan bila dibandingkan dengan perusahaan lain; utamanya terkait dengan inisiatif untuk menyelaraskan operasional Perseroan dengan rencana bisnis pasca Homologasi.

Secara komersial, harga jual tiket menjadi salah satu pertimbangan utama bagi calon penumpang dalam menentukan pilihan untuk terbang bersama Perseroan; disamping jenis dan kualitas layanan pendukung lainnya selama penerbangan. Lebih lanjut, ketersediaan rute destinasi dan variasi jadwal penerbangan juga menjadi faktor penting dalam peta persaingan perusahaan penerbangan.

Setiap dari faktor-faktor ini dapat mempengaruhi kondisi keuangan, bisnis dan operasi Perseroan.

C. RISIKO UMUM

Risiko ketidakpastian ekonomi indonesia akibat resesi ekonomi tahun 2023

Wabah COVID-19 yang masih terjadi di tahun 2022 menjadi peristiwa signifikan yang masih mempengaruhi ekonomi Indonesia, regional maupun global yang secara langsung juga mempengaruhi kinerja Perseroan. Kebijakan pembatasan mobilitas dalam skala global menyebabkan penurunan laju konsumsi, penghentian proses produksi, pengurangan perdagangan internasional sehingga terjadi kontraksi ekonomi skala global. Dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia pada triwulan kedua tahun 2022 yang dapat mencapai 5,44% berbanding dengan tahun 2021 mencapai 3,69%, menunjukkan perbaikan kondisi perekonomian Indonesia. Adanya pertumbuhan ekonomi nasional yang cukup signifikan ini ditopang utamanya atas tingginya permintaan domestik yang didukung pula oleh mulai dibukanya kembali perdagangan internasional seiring membaiknya kondisi pandemi secara global.

Dalam menangani pandemi, pemerintah mengeluarkan berbagai strategi dan langkah nyata untuk memulihkan baik sektor kesehatan maupun ekonomi meliputi insentif khusus untuk klaster kesehatan, perlindungan sosial, program prioritas, dukungan UMKM dan korporasi. Dengan kondisi pandemi yang masih belum dapat diprediksi kapan akan berakhir dan terciptanya *herd immunity* dengan vaksinasi, tetap tidak ada jaminan bahwa tidak akan terjadi lagi ketidakstabilan ekonomi di masa mendatang yang akan mempengaruhi kinerja bisnis Perseroan. Dalam menghadapi kondisi ekonomi yang berkontraksi, Perseroan menerapkan *cost efficiency program*, pengurangan kapasitas produksi dan frekuensi operasional penerbangan, serta koordinasi secara aktif dengan pemerintahan dan institusi terkait.

Risiko bencana alam yang berdampak terhadap okupansi pesawat

Peristiwa bencana alam yang terjadi di sepanjang tahun 2022 memberikan dampak yang cukup signifikan terhadap Perseroan. Seperti yang diketahui, peristiwa bencana alam yang salah satunya seperti erupsi Gunung Semeru, gempa di berbagai daerah seperti yang terjadi di wilayah Sumatera Barat, dapat menyebabkan gangguan terhadap kegiatan operasional penerbangan dan menurunnya okupansi penumpang pesawat. Hal ini tentunya mempengaruhi Perseroan dalam optimalisasi produksi serta program efisiensi yang sudah direncanakan.

Risiko tuntutan atau gugatan hukum

Perseroan dituntut untuk beroperasi sesuai dengan standar operasional perbankan yang diawasi secara ketat oleh otoritas yang mengawasi operasional perbankan dan regulasi pasar modal, di antaranya Otoritas Jasa Keuangan dan Bank Indonesia, sehingga dapat meminimalisir risiko tuntutan atau gugatan hukum. Perseroan menyadari bahwa sebagai badan hukum di Indonesia tidak menutup kemungkinan terjadinya tuntutan hukum atas kegiatan Perseroan. Untuk meminimalisir dampak dari risiko ini, Perseroan memiliki divisi khusus yang menangani perkara-perkara hukum untuk mengantisipasi dan/atau menghindari tuntutan atau gugatan hukum. Dampak dari risiko ini adalah apabila tuntutan atau gugatan tersebut bernilai material yang dapat menyebabkan penurunan kinerja keuangan Perseroan karena harus membayar nilai tuntutan atau gugatan tersebut.

D. RISIKO TERKAIT INVESTASI PADA SAHAM PERSEROAN

Risiko fluktuasi harga perdagangan saham Perseroan

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.

Risiko perdagangan saham Perseroan tidak likuid

Perdagangan saham Perseroan disuspensi sejak 18 Juni 2021 oleh Bursa Efek Indonesia yang disebabkan oleh kegagalan Perseroan untuk melakukan pembayaran kupon kepada Para Pemegang Sukuk. Berdasarkan Perjanjian Perdamaian, Sertifikat Sukuk Baru harus diterbitkan pada atau sebelum tanggal dimana penerbitan saham (yaitu PUT II, PMTHMETD dan Konversi OWK) telah diselesaikan. Mengingat PUT II akan dilaksanakan terlebih dahulu dibandingkan PMTHMETD dan OWK, maka penerbitan Sertifikat Sukuk Baru rencananya harus dilakukan paling lambat pada tanggal penyelesaian PMTHMETD dan OWK. Apabila penerbitan Sertifikat Sukuk Baru tidak tercapai sebagaimana direncanakan, ada risiko bahwa perdagangan saham Perseroan akan terus disuspensi oleh Bursa Efek Indonesia. Hal ini berakibat saham Perseroan tidak dapat diperdagangkan secara likuid. Dalam kondisi demikian, Pemegang Saham publik mungkin akan memiliki kesulitan untuk melakukan order jual atau beli atas saham Perseroan baik di pasar regular maupun negosiasi bursa saham. Kemudian, saham Perseroan juga mungkin tidak akan memiliki suatu acuan harga pasar yang reliabel sebagai panduan penilaian harga (valuasi saham).

Risiko ketidakmampuan perseroan untuk membayar dividen

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 dan komitmen kontraktual. Perseroan tidak dapat memastikan bahwa Perseroan akan mampu membayar dividen atau bahwa Direksi Perseroan akan mengumumkan pembagian dividen. Perseroan juga dapat mengadakan komitmen kontraktual di masa yang akan datang, yang dapat membatasi Perseroan untuk membayar dividen.

| |
|---|
| MANAJEMEN PERSEROAN MENYATAKAN BAHWA SEMUA RISIKO YANG MEMPUNYAI PENGARUH SIGNIFIKAN DAN BERSIFAT MATERIAL YANG DIHADAPI PERSEROAN DALAM MELAKSANAKAN KEGIATAN USAHA TELAH DIUNGKAPKAN. RISIKO USAHA DAN RISIKO UMUM DI ATAS TELAH DISUSUN BERDASARKAN BOBOT DARI DAMPAK MASING-MASING RISIKO TERHADAP KINERJA KEUANGAN PERSEROAN. |
|---|

VII. KEJADIAN PENTING SETELAH TANGGAL LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN

Sampai dengan tanggal Pernyataan Pendaftaran Menjadi Efektif, manajemen Perseroan berkeyakinan bahwa tidak ada kejadian dan transaksi penting yang telah terjadi setelah tanggal Laporan Auditor Independen yang diterbitkan kembali pada tanggal 9 November 2022 yang dapat berdampak material terhadap posisi keuangan dan hasil usaha Perseroan, selain kejadian dan transaksi penting sebagaimana disebutkan di bawah ini:

- a. Pada tanggal 14 Oktober 2022, Perseroan menyelenggarakan RUPSLB yang menyetujui hal-hal dengan rangkuman di bawah ini:
 - (i) peningkatan modal dasar Perseroan dari semula Rp13.770.000.000.000 menjadi sebanyak-banyaknya sebesar Rp66.279.570.202.664, dan oleh karenanya mengubah Pasal 4 ayat 1 Anggaran Dasar mengenai perubahan modal Perseroan;
 - (ii) rencana Perseroan untuk:
 - (A) Melaksanakan penambahan modal dengan memberikan HMETD dengan menerbitkan sebanyak-banyaknya 68.072.851.378 saham sesuai dengan Peraturan OJK Nomor 32/POJK.04/2015 tentang Penambahan Modal Perusahaan Terbuka Dengan Memberikan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu ("PUT II");
 - (B) Melakukan konversi utang Perseroan kepada krediturnya sehubungan dengan Putusan Homologasi Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang, dengan menerbitkan sebanyak-banyaknya 22.970.514.286 saham melalui penambahan modal tanpa memberikan HMETD, sebagai hasil konversi utang menjadi saham sesuai dengan Peraturan OJK Nomor 14/POJK.04/2019 tentang Perubahan atas Peraturan OJK Nomor 32/POJK.04/2015 tentang Penambahan Modal Perusahaan Terbuka Dengan Memberikan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu ("PMTHMETD", dan bersama-sama dengan PUT II "Penambahan Modal"); dan
 - (C) Sehubungan dengan keputusan tersebut, oleh karenanya mengubah Pasal 4 ayat 2 Anggaran Dasar mengenai perubahan modal ditempatkan dan disetor Perseroan setelah Penambahan Modal;
 - (iii) pengeluaran saham seri C yang memiliki hak-hak atas saham sama dengan klasifikasi saham seri B dengan nilai nominal saham serendah-rendahnya Rp182 per saham, sesuai dengan Peraturan OJK No.31/POJK.04/2017 tentang Pengeluaran Saham dengan Nilai Nominal Berbeda, dan oleh karenanya mengubah Pasal 5 Anggaran Dasar Perseroan mengenai klasifikasi saham Perseroan; dan
 - (iv) pemberian kewenangan kepada Dewan Komisaris Perseroan, termasuk namun tidak terbatas untuk: (a) menyatakan kepastian jumlah modal dasar, (b) menyatakan realisasi jumlah saham yang dikeluarkan dalam rangka pelaksanaan PMHMETD, (c) menyatakan jumlah peningkatan modal ditempatkan dan disetor setelah PMHMETD selesai dilaksanakan pada Pasal 4 ayat 2 dan 3 Anggaran Dasar Perseroan, serta melakukan segala tindakan yang diperlukan sehubungan dengan hal tersebut dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan; dan (d) menandatangani, mencetak, menerbitkan dan/atau mengajukan dokumen yang diperlukan sehubungan dengan realisasi jumlah saham tersebut di atas.
- b. Pada tanggal 28 November 2022, Perseroan melakukan perubahan anggaran dasar mengenai peningkatan modal dasar sesuai Akta No. 89 tanggal 28 November 2022, dibuat di hadapan Elizabeth Karina Leonita, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta Selatan yang telah disetujui oleh Menkumham melalui Keputusan No. AHU-086201.AH.01.02.Tahun 2022 tanggal 28 November 2022 dan telah diberitahukan kepada Menkumham sesuai dengan Surat No. AHU-AH.01.03-0318421 tanggal 28 November 2022 tentang Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar.
- c. Pada tanggal 30 November 2022, Pemerintah Indonesia menerbitkan Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 2022 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia Tbk (**PP No.43/2022**). Berdasarkan Pasal 1, Pasal 2 ayat (1) dan Pasal 2 ayat (2) PP No.43/2022: dan

Laporan keuangan konsolidasian Perseroan pada tanggal dan untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022, telah disusun oleh Manajemen Perseroan sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan Indonesia dan telah diaudit oleh KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) sesuai dengan standar audit yang ditetapkan oleh IAPI, dengan opini tanpa modifikasi dengan penekanan suatu hal tentang ketidakpastian material yang terkait dengan kelangsungan usaha dalam laporannya yang diterbitkan kembali pada tanggal 9 November 2022, yang ditandatangani oleh Drs. Irhoan Tanudiredja, CPA (Registrasi Akuntan Publik No. AP 0226).



Laporan keuangan konsolidasian Perseroan pada tanggal dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021, telah di audit oleh KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) dengan opini tanpa modifikasi dengan paragraf penekanan suatu hal tentang ketidakpastian material yang terkait dengan kelangsungan usaha berdasarkan laporan auditor pada tanggal 11 Juli 2022 yang ditandatangani oleh Drs. Irhoan Tanudiredja, CPA (Registrasi Akuntan Publik No. AP 0226).

Laporan keuangan konsolidasian Perseroan pada tanggal dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2020 telah di audit oleh KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) dengan opini tidak menyatakan pendapat pada tanggal 15 Juli 2021 yang ditandatangani oleh Daniel Kohar S.E., CPA (Registrasi Akuntan Publik No. AP 1130). Opini tidak menyatakan pendapat diberikan karena auditor tidak dapat memperoleh bukti audit yang cukup dan tepat untuk mendukung asumsi bahwa rencana manajemen dapat dicapai dalam jangka waktu yang diperlukan untuk memitigasi ketidakpastian material yang dapat menimbulkan keraguan signifikan tentang kemampuan Grup untuk mempertahankan kelangsungan usahanya, yang mana hal tersebut dibutuhkan oleh auditor untuk menyediakan suatu basis bagi opini auditnya atas laporan keuangan yang diterbitkan pada tanggal 15 Juli 2021.

Laporan keuangan konsolidasian Grup yang telah diaudit tersebut tidak dicantumkan dalam Prospektus ini namun disertakan dalam informasi Perseroan ke BEI dan dapat diakses melalui www.idx.co.id.

VIII. KETERANGAN TENTANG PERSEROAN DAN PERUSAHAAN ANAK, KEGIATAN USAHA SERTA KECENDERUNGAN DAN PROSPEK USAHA

KETERANGAN TENTANG PERSEROAN

1. Riwayat Singkat Perseroan

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk ("**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 mendapat pengesahan oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia Serikat dalam keputusannya tertanggal 31 Maret 1950 dengan No. J.A. 5/12/10, telah didaftarkan dalam buku register di Kantor Pengadilan Negeri di Jakarta di bawah No. 327 pada tanggal 24 April 1950 dan telah diumumkan dalam BNRI 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 Perseroan 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 Perseroan Negara (P.N.) Perhubungan Udara "Garuda Indonesian Airways" menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), di mana dengan dilakukannya penyesuaian tersebut, Perseroan 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 BNRI No. 68, tanggal 26 Agustus 1975, Tambahan No. 434 ("**Akta Pendirian Perseroan**").

Akta Pendirian tersebut selanjutnya beberapa kali telah diubah dan terakhir kali diubah dengan Akta No. 89 tanggal 28 November 2022, dibuat di hadapan Elizabeth Karina Leonita, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta Selatan yang telah disetujui oleh Menkumham melalui Keputusan No. AHU-086201.AH.01.02.Tahun 2022 tanggal 28 November 2022 dan telah diberitahukan kepada Menkumham sesuai dengan Surat No. AHU-AH.01.03-0318421 tanggal 28 November 2022 tentang Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar yang meningkatkan modal dasar dari semula Rp13.770.000.000.000 (yang terbagi atas 1 (satu) saham seri A Dwiwarna dan 29.999.999.999 saham seri B, dengan masing-masing saham bernilai nominal Rp459) menjadi Rp47.527.754.002.302 (yang terbagi atas 1 (satu) saham seri A Dwiwarna dengan nilai nominal Rp459, 25.886.576.253 saham seri B dengan nilai nominal Rp459 dan 181.866.405.621 saham seri C dengan nilai nominal Rp196) ("**Anggaran Dasar Perseroan**").

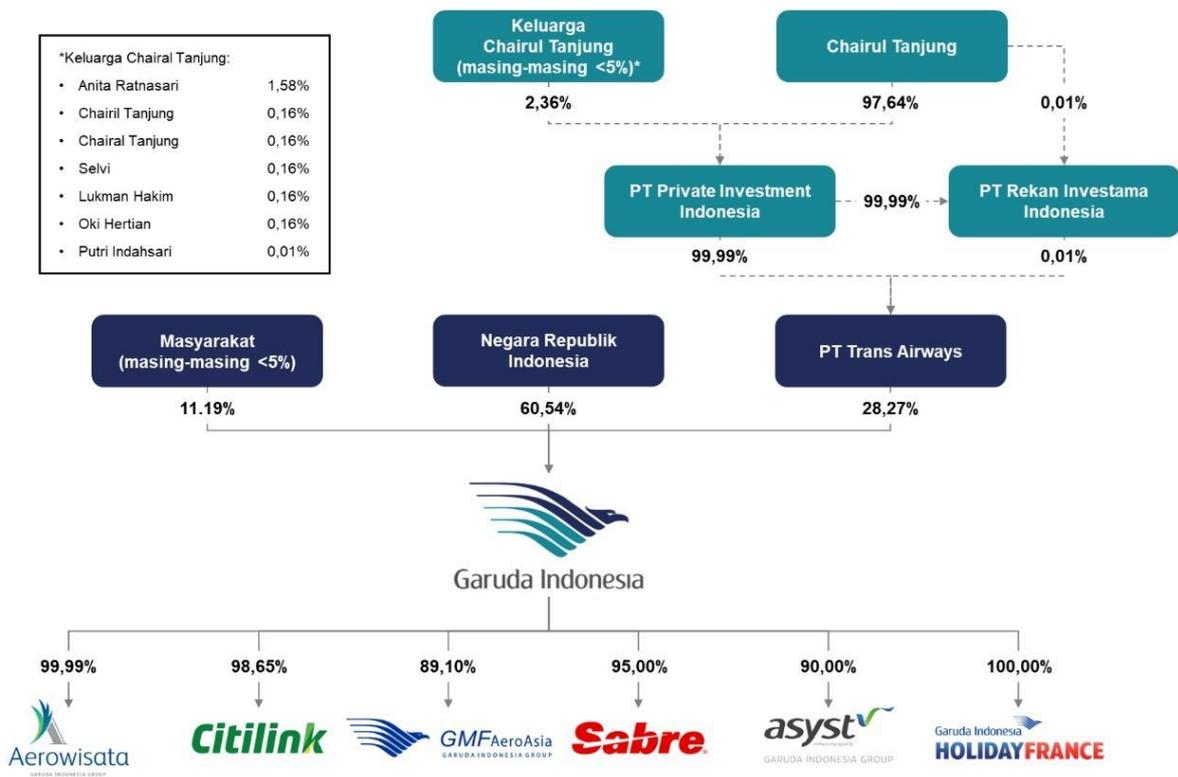
2. Struktur Permodalan dan Susunan Pemegang Saham Perseroan

Berdasarkan (i) Akta No. 89 tanggal 28 November 2022, dibuat di hadapan Elizabeth Karina Leonita, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta Selatan, yang telah disetujui oleh Menkumham melalui Keputusan No. AHU-086201.AH.01.02.Tahun 2022 tanggal 28 November 2022 dan telah diberitahukan kepada Menkumham sesuai dengan Surat No. AHU-AH.01.03-0318421 tanggal 28 November 2022 tentang Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar dan (ii) DPS per 31 Oktober 2022, berikut merupakan struktur permodalan dan susunan Pemegang Saham pada saat Keterbukaan Informasi diumumkan:

| Modal saham terdiri dari saham Seri A dan saham biasa atas nama Seri B dengan nilai nominal Rp459,- | | | |
|--|------------------------|---------------------------|----------|
| | Jumlah Saham | Nilai Nominal | % |
| Modal Dasar | | | |
| - Saham Seri A Dwiwarna | 1 | 459 | |
| - Saham Biasa Atas Nama Seri B | 25.886.576.253 | 11.881.938.500.127 | |
| - Saham Biasa Atas Nama Seri C | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | |
| Jumlah Modal Dasar | 207.752.981.875 | 47.527.754.002.302 | |

| Modal saham terdiri dari saham Seri A dan saham biasa atas nama Seri B dengan nilai nominal Rp459,- | | | |
|---|------------------------|---------------------------|---------------|
| | Jumlah Saham | Nilai Nominal | % |
| Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh | | | |
| Saham Seri A Dwiwarna | | | |
| - Negara Republik Indonesia | 1 | 459 | 0,00 |
| Saham Biasa Atas Nama Seri B | | | |
| - Negara Republik Indonesia | 15.670.777.620 | 7.192.886.927.580 | 60,54 |
| - PT Trans Airways | 7.316.798.262 | 3.358.410.402.258 | 28,27 |
| - Tumpal Manumpak Hutapea | 26.153 | 12.004.227 | 0,00 |
| - Masyarakat (masing-masing <5%) | 2.898.974.218 | 1.330.629.166.062 | 11,19 |
| Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh | 25.886.576.254 | 11.881.938.500.586 | 100,00 |
| Jumlah Saham dalam Portepel | 181.866.405.621 | 35.645.815.501.716 | |

3. Diagram Kepemilikan Grup



Pengendali Perseroan saat ini secara adalah Pemerintah melalui Kementerian BUMN.

Perseroan telah melakukan pemenuhan atas kewajiban untuk menetapkan pemilik manfaat dari Perseroan sebagaimana diwajibkan berdasarkan Pasal 3 Peraturan Presiden No. 13 Tahun 2018 tentang Penerapan Prinsip Mengenali Pemilik Manfaat dari Korporasi Dalam Rangka Pencegahan dan Pemberantasan Tindak Pidana Pencucian Uang dan Tindak Pidana Terorisme ("Perpres No. 13 Tahun 2018"). Berdasarkan Surat Pernyataan Pemilik Manfaat yang telah disampaikan Perseroan kepada Kemenkumham pada tanggal 8 Desember 2020, Perseroan menyatakan bahwa pemilik manfaat dari Perseroan adalah Erick Thohir dan Chairul Tanjung yang mana telah sesuai dengan definisi Pemilik Manfaat dalam Pasal 1 angka 2 Perpres No. 13 Tahun 2018 dan Peraturan Menkumham No. 15 Tahun 2019 tentang Tata Cara Pelaksanaan Penerapan Prinsip Mengenali Pemilik Manfaat dari Korporasi.

4. Pengurusan dan Pengawasan

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 14 tanggal 8 September 2022 yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta Selatan yang telah diberitahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.09-00545000 tanggal 14 September 2022 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada No. AHU-0182040.AH.01.11.Tahun 2022 tanggal 14 September 2022 ("Akta No. 14/2022"), susunan Dewan Komisaris dan Direksi Perseroan yang menjabat pada tanggal Keterbukaan Informasi adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

| | | |
|--|---|-----------------|
| Komisaris Utama dan Komisaris Independen | : | Timur Sukirno |
| Komisaris | : | Chairal Tanjung |
| Komisaris Independen | : | Abdul Rachman |

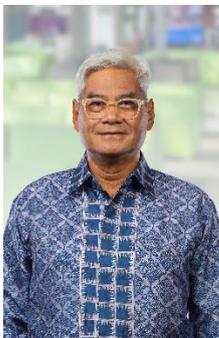
Direksi

| | | |
|--|---|-------------------------|
| Direktur Utama | : | Irfan Setiaputra |
| Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko | : | Prasetio |
| Direktur Operasi | : | Tumpal Manumpak Hutapea |
| Direktur Layanan dan Niaga | : | Ade R. Susardi |
| Direktur Teknik | : | Rahmat Hanafi |
| Direktur Human Capital | : | Salman El Farisiy |

Penunjukan seluruh anggota Dewan Komisaris dan Direksi Perseroan telah memenuhi ketentuan sebagaimana diatur dalam POJK No. 33/2014 tentang Direksi dan Dewan Komisaris Emiten atau Perseroan Publik.

Berikut ini adalah riwayat singkat mengenai masing-masing anggota Dewan Komisaris dan Direksi Perseroan.

DEWAN KOMISARIS



Timur Sukirno ***Komisaris Utama merangkap Komisaris Independen***

Warga Negara Indonesia, lahir pada tahun 1962. Menjabat sebagai Komisaris Utama merangkap Komisaris Independen sejak tahun 2021.

Sebelum menjabat di Perseroan, beliau menjabat sebagai Managing Partner di Hadiputranto Hadiono & Partners (1999-2021). Beliau telah menggeluti lebih dari 34 tahun di bidang hukum keuangan dan restrukturisasi utang.

Beliau memperoleh gelar Sarjana Hukum dari Universitas Indonesia (1987) dan gelar Master of Laws dari Boston University, AS (1991).



Chairal Tanjung ***Komisaris***

Warga Negara Indonesia, lahir pada tahun 1966. Menjabat sebagai Komisaris sejak tahun 2019.

Sebelum menjabat sebagai Komisaris Independen Perseroan, beliau menjabat sebagai Wakil Komisaris Utama Perseroan (2014-2021). Sampai saat ini, beliau juga menjabat sebagai Direktur di CT Corp (sejak 2000). Sebelumnya beliau menjabat sebagai Finance Manager CT Corp (1992-2000) Beliau mengawali karirnya sebagai auditor di BPKP (1987-1992).

Beliau memperoleh gelar Diploma dari Sekolah Tinggi Akuntansi Negara (1987) dan gelar Sarjana Ekonomi dari Universitas Indonesia (1997).



Abdul Rachman ***Komisaris Independen***

Warga Negara Indonesia, lahir pada tahun 1954. Menjabat sebagai Komisaris Independen sejak tahun 2021.

Sebelum menjabat di Perseroan, beliau telah menjabat berbagai posisi di Perseroan-Perseroan perbankan, antara lain sebagai Komisaris Utama Bank Mantap (2015-2020) serta sebagai Direktur Consumer Banking (2014-2015), Direktur Institutional Banking (2010-2014) dan Direktur Special Asset Management (2008-2010) Bank Mandiri.

Beliau memperoleh gelar Sarjana Ekonomi/Akuntansi dari Universitas Padjajaran (1980) dan gelar Master Business Administration dari Kansas State University, AS (1989).

DIREKSI



Irfan Setiaputra
Direktur Utama

Warga Negara Indonesia, lahir pada tahun 1964. Menjabat sebagai Direktur sejak tahun 2020.

Sebelum menjabat di Perseroan, beliau telah menjabat berbagai posisi di beragam industri, antara lain sebagai CEO di sejumlah Perseroan, yaitu PT Kirana Solusi Utama (Sigfox Indonesia) (2019-2020), PT Reswara Minergi Hartama (2017), PT Cipta Kridatama (2014-2017), PT Titan Mining Indonesia (2012-2014) dan PT Industri Telekomunikasi Indonesia (Persero) (2009-2012). Selain itu, beliau juga pernah menjabat sebagai COO PT ABM Investama (2015-2017), Country Manager/Managing Director PT Cisco Systems Indonesia (2002-2009), Managing Director PT Llnknet Internet Access (2000-2002), Account Manager & Team Leader Industri Perbankan IBM Indonesia (1996-2000) dan Information & System Manager PT Bank Niaga (1993-1996).

Beliau memperoleh gelar Sarjana Informatika dari Institut Teknologi Bandung (1982).



Prasetyo
Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko

Warga Negara Indonesia, lahir pada tahun 1960. Menjabat sebagai Direktur sejak tahun 2020.

Sebelum menjabat di Perseroan, beliau merupakan Corporate Advisor untuk Perseroan (2020). Sebelum itu, beliau menjabat sebagai Komisaris Independen PT Titan Infrastructure Energy (2019-2020), Of Counsel Bahar Law Firm (2017-2020), Direktur Utama Perum Peruri (2012-2017), Direktur Compliance & Risk Management PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk (2007-2012), Executive Vice President Risk Management & Legal Compliance PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk (2005-2006), Direktur Keuangan PT Merpati Nusantara Airlines (Persero) (2005), Komisaris PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk (2004), Advisor to CEO PT Bank BNI (2004), Direktur/Executive Vice President PT Bank Danamon Indonesia Tbk (2001-2004), Senior Vice President Risk Management, Credit Support & Compliance BPPN (1999-2001) dan Vice President Credit Group Head PT Bank CIMB Niaga Tbk (1994-1999).

Beliau memperoleh gelar Sarjana Ekonomi/Akuntansi dari Universitas Airlangga (1983), gelar Magister Hukum Bisnis dari Universitas Gajah Mada (2011) dan gelar Doktor Ilmu Hukum dari Universitas Gajah Mada (2013).



Tumpal Manumpak Hutapea
Direktur Operasi

Warga Negara Indonesia, lahir pada tahun 1972. Menjabat sebagai Direktur sejak tahun 2020.

Saat ini, beliau juga menjabat sejumlah posisi di Perseroan lain, antara lain sebagai Komisaris di PT Belitung Inti Permai, PT Senggigi Pratama Internasional, PT Mertasari Hotel Development, PT Garuda Daya Pratama Sejahtera dan PT Aero Hotel Manajemen (sejak 2020). Beliau juga merupakan Captain Pilot untuk Perseroan sejak 2009). Sebelumnya, beliau pernah menjabat sebagai Komisaris Sabre (2020-2021) dan VP Flight Operation Perseroan (2018-2020).

Beliau memperoleh gelar Diploma dari Australian Aviation College (1993).



Ade R. Susardi
Direktur Layanan dan Niaga

Warga Negara Indonesia, lahir pada tahun 1965. Menjabat sebagai Direktur sejak tahun 2020.

Saat ini, beliau juga menjabat sebagai Komisaris Asyst (sejak 2021). Sebelumnya, beliau menjabat sebagai Direktur Layanan, Pengembangan Usaha dan Teknologi Informasi Perseroan (2020-2021), Komisaris Utama Asyst (2020-2021), Komisaris Utama PT Aerofood Indonesia (2020-2021), Nokia Networks Indonesia (2006-2015), terakhir sebagai Business Development Director, General Manager di Siemens Indonesia (2000-2006) dan Business Alliance Manager di Oracle Indonesia (1996-2000).

Beliau memperoleh gelar Sarjana Teknik Mesin dari Universitas Indonesia (1988).



Rahmat Hanafi
Direktur Teknik

Warga Negara Indonesia, lahir pada tahun 1966. Menjabat sebagai Direktur sejak tahun 2020.

Beliau telah menjajaki lebih dari 25 tahun di Grup. Saat ini, beliau juga menjabat sebagai Komisaris GMF AeroAsia (sejak 2020) dan telah menduduki berbagai posisi di GMF AeroAsia sejak 2002. Beliau juga pernah menjabat sebagai Komisaris Asyst (2020) dan pernah menduduki sejumlah posisi di Perseroan (1994-2002), terakhir sebagai Manajer Reliability Engineering & Services.

Beliau memperoleh gelar Sarjana Teknik Elektro dari Institut Teknologi Bandung (1990) dan Magister Manajemen dari Sekolah Tinggi Ilmu Manajemen Jakarta (2003).



Salman El Farisy
Direktur Human Capital

Warga Negara Indonesia, lahir pada tahun 1981. Menjabat sebagai Direktur Human Capital sejak tahun 2022.

Sebelum menjabat di Perseroan, beliau telah menjabat berbagai posisi di beragam industri, antara lain CEO di sejumlah Perseroan, yaitu PT Krakatau Daya Listrik (2022), PT Enam Tujuh Multikarya Bidang Usaha Pengelolaan SDM (2014-2017), PT Enam Tujuh Group Bidang Usaha Konstruksi (2013-2019).

Selain itu, Beliau juga pernah menjabat sebagai Tenaga Ahli Hukum PT Krakatau Steel (Persero) Tbk (2020-2022), Managing Partner Hukum Enam Tujuh (2016-sekarang), Tenaga Ahli Hukum Kementerian ESDM Republik Indonesia (2014-2017).

Beliau memperoleh gelar Sarjana Hukum dari Universitas Krisnadwipayana (2003), gelar Magister Kenotariatan dari Universitas Jayabaya (2014) dan gelar Doktor Ilmu Hukum dari Universitas Jayabaya (2022)

5. Tata Kelola Perseroan (*Good Corporate Governance/GCG*)

a. Dewan Komisaris

Sesuai Anggaran Dasar Perseroan, Dewan Komisaris bertanggung jawab atas fungsi pengawasan atas pelaksanaan strategi dan pengelolaan Perseroan oleh Direksi serta pemberian rekomendasi pada Direksi guna memastikan kesinambungan aktivitas bisnis. Selain itu, Dewan Komisaris juga diharapkan mampu melakukan pemantauan atas pelaksanaan dan efektivitas penerapan GCG termasuk di dalamnya memberikan saran konstruktif untuk penyempurnaan implementasi GCG oleh Perseroan.

Sebagaimana disebutkan di awal, tugas Dewan Komisaris adalah dengan itikad baik dan tanggung jawab penuh melakukan pengawasan dan memberikan nasihat dan pendapat kepada Direksi dalam rangka memastikan Perseroan dikelola sesuai dengan maksud dan tujuan kegiatan usaha Perseroan. Tugas khusus dapat didistribusikan kepada Komisaris Independen. Dewan Komisaris membuat pembagian tugas yang diatur oleh anggota Dewan Komisaris itu sendiri.

Sesuai dengan POJK No. 33/2014, Dewan Komisaris wajib menyelenggarakan rapat Dewan Komisaris sekurang-kurangnya sekali dalam dua bulan dan rapat gabungan dengan Direksi sekurang-kurangnya sekali dalam empat bulan. Dewan Komisaris juga wajib mengadakan rapat tambahan apabila dianggap perlu. Sejak 1 Januari 2022 sampai dengan 30 Juni 2022, Dewan Komisaris Perseroan telah mengadakan 7 kali rapat, dengan tingkat kehadiran masing-masing anggota Dewan Komisaris Perseroan adalah sebagai berikut:

| Nama | Rapat Dewan Komisaris | | | Rapat Gabungan Direksi Komisaris | | |
|-----------------|-----------------------|-------------------|----------------|----------------------------------|-------------------|----------------|
| | Jumlah Rapat | Tingkat Kehadiran | Persentase (%) | Jumlah Rapat | Tingkat Kehadiran | Persentase (%) |
| Timur Sukirno | 7 | 7 | 100% | 57 | 57 | 100% |
| Chairal Tanjung | 7 | 7 | 100% | 57 | 57 | 100% |
| Abdul Rachman | 7 | 7 | 100% | 57 | 57 | 100% |

Sesuai dengan Anggaran Dasar, kepada anggota Dewan Komisaris dapat diberikan uang jasa atau honorarium, insentif, asuransi dan tantiem termasuk fasilitas dan tunjangan lain, termasuk uang jasa masa akhir masa kerja, yang jumlahnya ditetapkan oleh RUPS. Untuk masing-masing tahun 2020 dan 2021 serta periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022, Dewan Komisaris Perseroan telah menerima remunerasi sebesar Rp10.508.650.887, Rp8.682.532.125 dan Rp2.433.586.196

b. Direksi

Direksi merupakan organ Perseroan yang berwenang dan bertanggung jawab penuh atas pengelolaan Perseroan untuk kepentingan terbaik Perseroan, sesuai maksud dan tujuannya, serta mewakili Perseroan baik di dalam maupun di luar pengadilan, memastikan agar Perseroan melaksanakan tanggung jawab sosialnya serta memperhatikan kepentingan dari berbagai pemangku kepentingan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Direksi bertanggung jawab atas tugas dan fungsi untuk melakukan pengelolaan dan pengelolaan Perseroan. Sesuai dengan Anggaran Dasar Perseroan, dalam hal pembagian tugas dan fungsi Direksi tidak ditentukan oleh RUPS, maka pembagian tugas dan fungsi Direksi ditetapkan berdasarkan keputusan Direksi. Oleh karenanya setiap anggota Direksi bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas dan fungsinya tersebut masing-masing. Dalam menjalankan tugasnya yang berkaitan dengan pengelolaan Perseroan, maka Direksi juga bertindak mewakili Perseroan baik di dalam maupun di luar pengadilan tentang segala hal dan segala kejadian dengan pembatasan sebagaimana ditentukan dalam Anggaran Dasar Perseroan.

Sesuai dengan POJK No. 33/2014, Direksi wajib menyelenggarakan rapat Direksi secara berkala satu kali dalam setiap bulan dan rapat gabungan dengan Dewan Komisaris sekurang-kurangnya satu kali dalam empat bulan. Direksi juga dapat mengadakan rapat tambahan bilamana dianggap perlu. Sejak 1 Januari 2022 sampai dengan 30 Juni 2022, Direksi Perseroan telah menyelenggarakan 26 kali rapat, dengan tingkat kehadiran masing-masing anggota Direksi Perseroan sebagai berikut:

| Nama | Rapat Dewan Komisaris | | | Rapat Gabungan Direksi Komisaris | | |
|------------------|-----------------------|-------------------|----------------|----------------------------------|-------------------|----------------|
| | Jumlah Rapat | Tingkat Kehadiran | Persentase (%) | Jumlah Rapat | Tingkat Kehadiran | Persentase (%) |
| Irfan Setiাপুত্র | 26 | 26 | 100% | 57 | 57 | 100% |
| Prasetio | 26 | 24 | 92% | 57 | 57 | 100% |
| Tumpal Manumpak | | | | | | |
| Hutapea | 26 | 23 | 88% | 57 | 57 | 100% |
| Aryaperwira | | | | | | |
| Adileksana | 26 | 23 | 88% | 57 | 57 | 100% |
| Rahmat Hanafi | 26 | 26 | 100% | 57 | 57 | 100% |
| Ade R. Susardi | 26 | 24 | 92% | 57 | 57 | 100% |

Sesuai dengan Anggaran Dasar, seluruh gaji, insentif, asuransi, tantiem berikut fasilitas dan tunjangan lainnya, termasuk uang jasa akhir masa jabatan yang diberikan kepada anggota Direksi ditetapkan oleh RUPS tahunan dan wewenang tersebut dapat didelegasikan oleh RUPS kepada Dewan Komisaris. Komponen remunerasi bagi Direksi hanya terdiri dari gaji. Untuk masing-masing tahun 2020 dan 2021 serta periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022, Direksi Perseroan telah menerima remunerasi sebesar Rp30.413.269.223, Rp26.789.712.185 dan Rp8.581.407.944.

c. Sekretaris Perseroan

Sesuai dengan POJK No. 35/2014, Perseroan telah menunjuk Mitra Piranti sebagai Sekretaris Perseroan berdasarkan Keputusan Direktur Utama No. JKTDZ/SKEP/50007/2020, efektif sejak tanggal 5 Februari 2020. Sekretaris Perseroan dilarang merangkap jabatan pada Perseroan atau Perseroan publik lainnya.

Sekretaris Perseroan dapat dihubungi melalui nomor telepon (021) 2311355 atau email ke Mitra.piranti@garuda-indonesia.com; investor@garuda-indonesia.com; Corpcomm@garuda-indonesia.com.

Mitra Piranti, Warga Negara Indonesia, lahir pada tahun 1986. Sebelum menjabat sebagai Sekretaris Perseroan, beliau telah menduduki berbagai posisi di Perseroan sejak tahun 2010, dimana beliau terakhir menjabat sebagai VP Corporate Secretary & Investor Relations. Beliau memperoleh gelar Sarjana Ekonomi Akuntansi dari Universitas Padjajaran (2008) dan gelar Magister Manajemen dari Universitas Indonesia (2020).

Sekretaris Perseroan mengemban fungsi untuk memastikan kepatuhan Perseroan terbuka terhadap seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dan terkait dengan kegiatan usaha Perseroan. Sekretaris Perseroan bertugas untuk memberikan pendapat kepada Direksi Perseroan dalam memastikan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.

Dalam rangka melakukan tugas tersebut, Sekretaris Perseroan wajib terus mengikuti setiap perkembangan hukum, khususnya dalam sektor Pasar Modal (POJK No. 35/2014). Di sisi lain, Sekretaris Perseroan wajib juga bertindak sebagai penghubung antara Perseroan Terbuka, OJK dan masyarakat pemodal atau investor. Selain itu, Sekretaris Perseroan wajib menyediakan seluruh informasi sehubungan dengan status dan kondisi Perseroan yang diperlukan oleh investor. Untuk tujuan ini, Peraturan BEI No. I-A mewajibkan Perseroan terbuka yang terdaftar pada papan bursa BEI untuk mengangkat Sekretaris Perseroan dan menyediakan akses terhadap seluruh informasi material tentang Perseroan terbuka terkait sesuai dengan prinsip keterbukaan informasi dan transparansi.

Untuk maksud dan tujuan yang sama, kewajiban untuk membentuk fungsi Sekretaris Perseroan ini juga berlaku bagi Perseroan sebagai BUMN sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri BUMN No. 01/2011. Fungsi tersebut adalah untuk menjamin bahwa penyelenggaraan administrasi dan tindakan korporasi yang dilakukan Perseroan telah mematuhi ketentuan dan perundang-an yang berlaku dan sesuai dengan prinsip GCG, melindungi Perseroan dari sisi hukum, membina relasi dengan lembaga pemerintahan terkait serta memastikan pengelolaan dokumen Perseroan. Peranan dan tanggung jawab ini tidak hanya berlaku bagi Perseroan tetapi juga bagi seluruh Perusahaan Anaknya.

d. Komite Nominasi dan Remunerasi

Sesuai dengan POJK No. 34/2015, Perseroan telah menetapkan Komite Nominasi dan Remunerasi berdasarkan Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDW/SKEP/114/2017 tentang Pembentukan Komite Nominasi dan Remunerasi PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk tanggal 4 Desember 2017, yang bertanggung jawab untuk membantu Dewan Komisaris dalam menjalankan tanggung jawab pengawasannya, terutama dalam mengkaji dan memberikan saran mengenai kualifikasi yang dipersyaratkan dan nominasi calon anggota Direksi dan Dewan Komisaris serta dalam mengevaluasi dan memberikan masukan mengenai skema remunerasi anggota Direksi, anggota Dewan Komisaris dan karyawan.

Pada tanggal diterbitkannya Prospektus ini, susunan anggota Komite Nominasi dan Remunerasi berdasarkan Surat Dewan Komisaris No. DEKOM/SKEP/008/2021 tanggal 3 September 2021 adalah sebagai berikut:

Ketua : Timur Sukirno
Anggota : Chairal Tanjung
Anggota : Abdul Rachman

Riwayat kerja Timur Sukirno, Chairal Tanjung dan Abdul Rachman dapat dilihat pada Bab VIII Prospektus ini Sub-bab Pengurusan dan Pengawasan.

Piagam Komite Remunerasi dan Nominasi ditetapkan melalui Surat Keputusan Dewan Komisaris No. DEKOM/SKEP/008/2021 tanggal 14 Agustus 2020 dan merupakan pedoman bagi Komite Remunerasi dan Nominasi dan anggotanya dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya. Komite Remunerasi dan Nominasi mempunyai tugas untuk mengkaji kebijakan nominasi dan remunerasi secara menyeluruh dan menilai konsistensi penerapannya termasuk namun tidak terbatas pada hal-hal sebagai berikut:

- (1) Menyusun Piagam Komite dan memutakhirkannya dari waktu ke waktu sesuai dengan perkembangan bisnis dan kebutuhan Perseroan.
- (2) Tugas komite dalam hal nominasi:
 - (a) Mengkaji ulang komposisi dan besarnya keanggotaan Dewan Komisaris dan Direksi untuk memastikan bahwa anggota Dewan Komisaris dan Direksi memiliki keahlian yang memadai dan berasal dari berbagai latar belakang yang diperlukan oleh Perseroan;
 - (b) Menentukan rincian tugas (*job description*) dan persyaratan penunjang, termasuk kriteria-kriteria bagi seorang Komisaris Utama, Anggota Komisaris, Direktur Utama dan Anggota Direksi;
 - (c) Menyusun dan merekomendasikan sistem nominasi dan evaluasi kinerja yang transparan bagi Dewan Komisaris dan Direksi yang selanjutnya diajukan untuk memperoleh persetujuan RUPS;
 - (d) Membuat rencana suksesi Dewan Komisaris dan Direksi termasuk merekomendasikan tindakan yang perlu dilakukan bilamana terdapat jabatan Dewan Komisaris dan atau Direksi yang lowong;
 - (e) Mengkaji sistem manajemen karir yang diterapkan di Grup dan merekomendasikan upaya perbaikan dan penyelarasannya.
- (3) Tugas Komite dalam hal remunerasi
 - (a) Menyusun dan merekomendasikan sistem remunerasi bagi Dewan Komisaris dan Direksi untuk selanjutnya diajukan untuk memperoleh persetujuan RUPS. Aspek-aspek yang termasuk di dalamnya meliputi namun tidak terbatas pada:
 - (i) Format remunerasi yang dapat memotivasi Dewan Komisaris dan Direksi di dalam menjalankan Perseroan sesuai dengan target yang telah ditentukan oleh Pemegang Saham;
 - (ii) Format remunerasi yang sedemikian rupa sehingga dapat menghubungkan dan menilai/penghargaan yang didapat Perseroan dengan kinerja individual dari Direksi maupun Dewan Komisaris;
 - (iii) Kebijakan tingkat dan struktur remunerasi memberikan keselarasan antara kepentingan/kebutuhan Direksi dan Dewan Komisaris dengan tuntutan serta target yang telah ditetapkan Pemegang Saham.
 - (b) Merekomendasikan gaji, tantiem, santunan purna jabatan dan kompensasi bagi Dewan Komisaris dan Direksi;
 - (c) Merekomendasikan manfaat (*benefit*) lain bagi Dewan Komisaris dan Direksi;
 - (d) Membantu Komisaris Utama dalam menyusun pengungkapan remunerasi Dewan Komisaris dan Direksi secara individual dan bersama-sama di dalam Laporan Tahunan Perseroan;
 - (e) Mempertimbangkan hal-hal lain berkaitan dengan remunerasi atau syarat pekerjaan yang diberitahukan bagi Dewan Komisaris dan Direksi;
 - (f) Memberikan rekomendasi tentang sistem kompensasi serta manfaat lainnya dalam hal dilakukannya program pengurangan pegawai;
 - (g) Senantiasa melakukan studi banding survei dan penelitian dalam rangka mengembangkan sistem remunerasi bagi Dewan Komisaris dan Direksi;
 - (h) Mengkaji sistem pemberian imbalan yang berlaku di Grup dan merekomendasikan upaya perbaikan dan penyelarasannya.

Pelaksanaan Rapat Komite Remunerasi dan Nominasi dilakukan bersamaan dengan Rapat Dewan Komisaris.

Sejak 1 Januari 2022 sampai dengan 30 Juni 2022, Komite Remunerasi dan Nominasi telah menyelenggarakan 7 kali rapat, dengan tingkat kehadiran masing-masing anggota Direksi Perseroan sebagai berikut:

| Nama | Jumlah Rapat | Tingkat Kehadiran | Persentase (%) |
|-----------------|--------------|-------------------|----------------|
| Timur Sukirno | 7 | 7 | 100% |
| Chairal Tanjung | 7 | 7 | 100% |
| Abdul Rachman | 7 | 7 | 100% |

e. Komite Audit

Sesuai dengan POJK No. 55/2015, Perseroan telah membentuk Komite Audit berdasarkan Surat Keputusan Dewan Komisaris Nomor JKTDW/SKEP/038/2012 tanggal 1 Juni 2012. Pada tanggal diterbitkannya Prospektus ini, susunan anggota Komite Audit berdasarkan Surat Keputusan Dewan Komisaris No. DEKOM/SKEP/006/2021 tanggal 3 September 2021 *juncto* Surat Keputusan Dewan Komisaris Perseroan No. DEKOM/SKEP/011/2021 tanggal 7 Oktober 2021, adalah sebagai berikut:

Ketua : Abdul Rachman
 Wakil Ketua : Timur Sukirno
 Anggota : Setiawan Kriswanto

Warga Negara Indonesia, lahir pada tahun 1961. Saat ini, beliau menjabat sebagai Pengajar di Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan Bogor (sejak 1999). Beliau memperoleh gelar Sarjana Muda di Bidang Akuntansi dari Sekolah Tinggi Akuntansi Negara (1979) dan Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia (1986) dan Magister Manajemen di Universitas Krisna Dwipayana (2004).

Anggota : Meindy Mursal
Warga Negara Indonesia, lahir pada tahun 1962. Saat ini, beliau menjabat sebagai Staf Pengajar pada FISIP Fakultas Ekonomi Universitas Parahyangan (sejak 1995). Beliau memperoleh gelar Akuntan dari Sekolah Tinggi Akuntansi Negara (1991) dan gelar Magister Sains (M.Si) di Bidang Administrasi dan Kebijakan Bisnis dari Universitas Katolik Parahyangan (2007).

Riwayat kerja Timur Sukirno dan Abdul Rachman dapat dilihat pada Bab VIII Prospektus ini Sub-bab Pengurusan dan Pengawasan.

Komite Audit telah memiliki Piagam Komite Audit telah direvisi terakhir dengan Surat Keputusan Dewan Komisaris No. DEKOM/SKEP/004/2020, tanggal 20 Februari 2020 sebagai bentuk kepatuhan pada Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER-12/MBU/2012 tentang Organ Pendukung Dewan Komisaris/Dewan Pengawas Badan Usaha Milik Negara dan POJK No. 55/POJK.04/2015 tentang Pembentukan dan Pedoman Pelaksanaan Kerja Komite Audit.

Tugas dan Tanggung Jawab Komite Audit sebagaimana tercantum dalam Piagam Komite Audit Perseroan adalah dalam rangka membantu Dewan Komisaris menjalankan tugas dan fungsi pengawasan, sebagai berikut:

- (1) Tugas terkait audit dan tata kelola Perseroan antara lain meliputi namun tidak terbatas pada membantu Dewan Komisaris untuk memastikan efektivitas serta memberikan rekomendasi untuk penyempurnaan sistem pengendalian internal, sistem pengendalian manajemen dan sistem GCG; menilai pelaksanaan tugas auditor internal dan eksternal; memberikan rekomendasi dalam penunjukan Kantor Akuntan Publik; memastikan adanya prosedur evaluasi atas informasi yang dikeluarkan Perseroan dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan.
- (2) Tanggung jawab dari Komite Audit adalah untuk melakukan pengawasan (*oversight*) terhadap pelaporan keuangan, auditing process, manajemen risiko dan pengendalian internal, implementasi GCG serta bidang lain sesuai penugasan dari Dewan Komisaris.

Sejak 1 Januari 2022 sampai dengan 30 Juni 2022, Komite Audit telah menyelenggarakan 11 kali rapat, dengan tingkat kehadiran masing-masing anggota Direksi Perseroan sebagai berikut:

| Nama | Jumlah Rapat | Tingkat Kehadiran | Persentase (%) |
|--------------------|--------------|-------------------|----------------|
| Abdul Rachman | 11 | 11 | 100% |
| Timur Sukirno | 11 | 11 | 100% |
| Setiawan Kriswanto | 11 | 11 | 100% |
| Meindy Mursal | 11 | 11 | 100% |

f. Komite Pengembangan Usaha dan Pemantauan Risiko

Komite Pengembangan Usaha dan Pemantau Risiko dibentuk berdasarkan Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDU/SKEP/062/2012 tanggal 4 Agustus 2012 tentang Pembentukan Komite Pengembangan Usaha dan Pemantauan Risiko (KPUPR). Komite Pengembangan Usaha dan Pemantauan Risiko terdiri dari 1 (satu) Komisaris yang bertindak sebagai Ketua Komite, 1 (satu) Komisaris sebagai Wakil Ketua dan 2 (dua) anggota. Seluruh anggota Komite Pengembangan Usaha dan Pemantauan Risiko adalah pihak independen yang memiliki profesionalisme yang memadai untuk menelaah, mengukur dan mengevaluasi risiko dan upaya Perseroan untuk memitigasi risiko. Pada tanggal diterbitkannya Prospektus ini, susunan anggota Pengembangan Usaha dan Pemantau Risiko adalah sebagai berikut:

Ketua : Chairal Tanjung
Wakil Ketua : Timur Sukirno
Anggota : Sulistianto Sunaryo
Warga Negara Indonesia, lahir pada tahun 1966. Beliau menjabat sebagai Anggota Komite Pengembangan Usaha dan Pemantauan Risiko Perseroan sejak tahun 2021. Sebelumnya, beliau menjabat sebagai Project Manager dan Business Portfolio Expert di PT PLN Gas dan Geothermal (2019-2021). Beliau memperoleh gelar Sarjana Teknik di bidang Teknik Elektro dari Institut Teknologi Bandung (1990) dan Post Graduate Certificate di bidang Manajemen Keuangan dari PPM Graduate School of Management (1992).

Anggota : Patty Iranda
Warga Negara Indonesia, lahir pada tahun 1966. Beliau menjabat sebagai Anggota Komite Pengembangan Usaha dan Pemantauan Risiko Perseroan sejak tahun 2021. Sebelumnya, beliau menjabat sebagai Executive Vice President di PT Mandiri Sekuritas (2017-2020). Beliau memperoleh gelar Sarjana Hukum di bidang Hukum Ekonomi dari Universitas Indonesia (1992) dan Sarjana Ekonomi di bidang Akuntansi dari Sekolah Tinggi Akuntansi Negara (1994), serta Magister Manajemen dari Universitas Terbuka (2010).

Riwayat kerja Chairail Tanjung dan Timur Sukirno dapat dilihat pada Bab VIII Prospektus ini Sub-bab Pengurusan dan Pengawasan.

Komite Pengembangan Usaha dan Pemantauan Risiko terutama dibentuk dalam rangka mendukung efektivitas pelaksanaan tugas dan tanggung jawab Dewan Komisaris untuk menjalankan fungsi pengembangan usaha dan pemantauan risiko yang diperlukan atas pelaksanaan tugas Direksi terkait pengelolaan Perseroan dan penerapan GCG.

Komite Pengembangan Usaha dan Pemantauan Risiko memiliki tugas dan tanggung jawab untuk membantu dan memperkuat Dewan Komisaris agar memperoleh keyakinan yang memadai bahwa Direksi telah menyusun strategi, sasaran dan rencana investasi dan pengembangan usaha serta mengupayakan realisasinya yang selaras dengan kebijakan dan panduan investasi dan pengembangan usaha serta Direksi telah memimpin penerapan manajemen risiko di Perseroan yang memenuhi kecukupan unsur-unsur strategi, kebijakan, prosedur dan metodologi pengelolaan risiko sehingga usaha Perseroan tumbuh berkembang dan tetap terkendali pada tingkat risiko yang dapat diterima dan menguntungkan Perseroan.

Komite Pengembangan Usaha dan Pemantauan Risiko telah melaksanakan sejumlah aktivitas berdasarkan Rencana Kerja yang telah disusun dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas Dewan Komisaris terkait pengawasan atas aktivitas dan operasional Perseroan. Pelaksanaan tugas Komite Pengembangan Usaha dan Pemantauan Risiko pada tahun 2021 sebagai berikut:

1. Review laporan keuangan dan laporan operasional bulan Januari 2021;
2. Penyampaian hasil pertemuan dengan Lessor Norton Rose Fullbrigh (Asia);
3. Persetujuan pelaksanaan tugas terhadap AerCap oleh BBAD;
4. Telaahan atas opsi penyelesaian sukuk global yang telah jatuh tempo di tahun 2021;
5. Telaah atas permohonan persetujuan Batasan Nilai Kewenangan Penunjukan Langsung oleh Direksi dan Penetapan Kriteria Pengadaan Substansial dalam Proses Pengadaan Barang dan Jasa;
6. Telaah atas Rencana Pelaksanaan Pendanaan tahun 2021;
7. Telaah atas Revisi RKAP tahun 2021;
8. Telaah atas Usulan Pemberian Jaminan Korporasi kepada GIH France SAS terkait transaksi sewa;
9. Telaahan atas Rencana Konversi Pinjaman pada Bank Himbara.

Sejak 1 Januari 2022 sampai dengan 30 Juni 2022, Komite Pengembangan Usaha dan Pemantauan Risiko telah menyelenggarakan 8 kali rapat, dengan tingkat kehadiran masing-masing anggota komite sebagai berikut:

| Nama | Jumlah Rapat | Tingkat Kehadiran | Persentase (%) |
|--------------------|--------------|-------------------|----------------|
| Abdul Rachman | 8 | 8 | 100% |
| Timur Sukirno | 8 | 8 | 100% |
| Setiawan Kriswanto | 8 | 8 | 100% |
| Meindy Mursal | 8 | 8 | 100% |

g. Unit Audit Internal

Audit Internal Perseroan dibentuk berdasarkan pasal 67 Undang-Undang No. 19 tanggal 19 Juni 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan (POJK) No. 56/POJK.04/2015 tentang Kerangka Unit Audit Internal. Yang dimaksud dengan Audit Internal adalah suatu kegiatan pemberian keyakinan (*assurance*) dan konsultasi yang bersifat independen dan objektif, bertujuan untuk meningkatkan nilai dan memperbaiki operasional Perseroan melalui pendekatan yang sistematis dengan cara mengevaluasi dan meningkatkan efektivitas manajemen risiko, pengendalian internal dan proses tata kelola Perseroan.

Selain itu, sesuai Peraturan Menteri BUMN No. PER-01/MBU/2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perseroan yang Baik (*Good Corporate Governance*) Pada Badan Usaha Milik Negara Pasal 28, bahwa Direksi BUMN wajib menyelenggarakan pengawasan internal yang dilakukan dengan:

1. Membentuk Satuan Pengawasan Intern;
2. Membuat Piagam Pengawasan Intern.

Fungsi pengawasan internal sebagaimana dimaksud antara lain meliputi:

1. Evaluasi atas efektivitas pelaksanaan pengendalian internal, manajemen risiko dan proses tata kelola Perseroan, sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan kebijakan Perseroan;
2. Pemeriksaan dan penilaian atas efisiensi dan efektivitas di bidang keuangan, operasional, sumber daya manusia, pengamanan aset Perseroan, teknologi informasi dan kegiatan lainnya.

Sesuai dengan POJK No. 56/2015, Perseroan telah membentuk Audit Internal dan mengangkat Mohamad Tohir sebagai Kepala Unit Audit Internal berdasarkan Surat Keputusan No. JKTDZ/SKEP/50050/2021 tanggal 8 November 2021.

Mohamad Tohir, Warga Negara Indonesia, lahir pada tahun 1968. Saat ini, beliau menjabat sebagai VP Internal Audit Perseroan (sejak 2021). Sebelum itu, beliau menduduki berbagai posisi di GMF AeroAsia dan Perseroan (sejak 1989), dimana terakhir menjabat sebagai VP Internal Audit GMF AeroAsia. Beliau memperoleh gelar Sarjana Manajemen dari Universitas Terbuka (1996) dan gelar Magister Manajemen dari Sekolah Tinggi Manajemen IMMI (2002).

Anggota Internal Audit merupakan profesional berpengalaman yang memenuhi kriteria independensi dan kompetensi lainnya, yang tersusun pada peraturan yang berlaku. Unit Internal Audit bertanggung jawab langsung terhadap Direktur Utama dengan lingkup dan fungsi pekerjaan meliputi *Planning, Quality Assurance, General & Investigative Audit; Technical & Operation Audit; Commercial & Cargo Audit; IT & Service Audit; dan Finance & Subsidiaries Audit.*

Audit Internal Perseroan dibentuk berdasarkan pasal 67 Undang-Undang No. 19 tanggal 19 Juni 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan POJK No. 56/2015. Yang dimaksud dengan Audit Internal adalah suatu kegiatan pemberian keyakinan (*assurance*) dan konsultasi yang bersifat independen dan objektif, bertujuan untuk meningkatkan nilai dan memperbaiki operasional Perseroan melalui pendekatan yang sistematis dengan cara mengevaluasi dan meningkatkan efektivitas manajemen risiko, pengendalian internal dan proses tata kelola Perseroan.

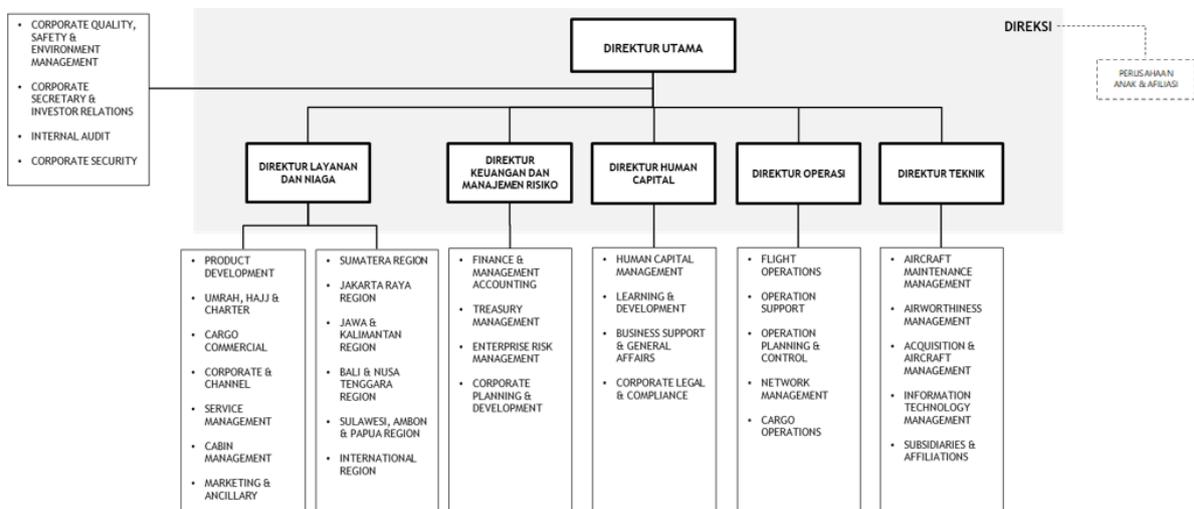
Tugas dan Tanggung Jawab Unit Audit Internal yang menjalankan fungsi Internal Audit sebagaimana tercantum dalam Piagam Audit Internal adalah sebagai berikut:

1. Melakukan pemeriksaan untuk memastikan bahwa pengendalian internal, manajemen risiko dan proses tata kelola Perseroan telah berjalan dan sesuai dengan aturan yang berlaku;
2. Melakukan pemeriksaan dan penilaian atas efisiensi dan efektivitas di bidang keuangan, akuntansi, operasional, sumber daya manusia, pemasaran, pengamanan aset, teknologi informasi dan kegiatan lainnya;
3. Berfungsi sebagai konsultan, Fasilitator dan katalisator untuk membantu Manajemen dan Auditee dalam mencapai tujuan Perseroan sekaligus menjadi mitra kerja bagi Eksternal Auditor (BPK, BPKP, KAP) dan Komite Audit dalam menjalankan fungsi pengawasan;
4. Memberikan saran perbaikan yang objektif tentang kegiatan yang diperiksa, membuat laporan hasil pemeriksaan dan menyampaikan laporan tersebut kepada Direktur Utama dan Dewan Komisaris/Komite Audit.

Unit Audit Internal memiliki wewenang yang diatur pada Piagam Audit Internal, yaitu sebagai berikut:

1. Mengakses seluruh informasi yang relevan tentang Perseroan terkait dengan tugas dan fungsinya;
2. Melakukan komunikasi secara langsung dengan Direktur Utama, Dewan Komisaris dan/atau Komite Audit serta anggota dari Direksi, Dewan Komisaris dan/atau Komite Audit;
3. Mengadakan rapat secara berkala dan insidental dengan Direktur Utama, Dewan Komisaris dan/atau Komite Audit;
4. Melakukan koordinasi dengan Auditor Eksternal

h. Struktur Organisasi Perseroan



6. Sumber Daya Manusia

Per tanggal 30 Juni 2022, Grup memiliki total karyawan sejumlah 20.157 orang (tidak diaudit) termasuk karyawan tidak tetap.

Tabel di bawah ini menjelaskan rincian karyawan Grup dari Desember 2020 hingga Juni 2022:

Tabel komposisi karyawan berdasarkan status

| | Per 31 Desember | | Per 30 Juni |
|------------------------|-----------------|---------------|---------------|
| | 2020 | 2021 | 2022 |
| Perseroan | | | |
| Tetap | 5.645 | 5.019 | 4.603 |
| Kontrak | 166 | 119 | 106 |
| Siswa | 127 | 59 | 55 |
| Jumlah | 5.938 | 5.197 | 4.764 |
| Perusahaan Anak | | | |
| Tetap | 9.059 | 7.357 | 8.054 |
| Kontrak | 5.229 | 5.186 | 3.811 |
| Jumlah | 14.288 | 12.543 | 11.865 |
| Total Jumlah | 20.226 | 17.740 | 16.629 |

Tabel komposisi karyawan tetap berdasarkan jenjang jabatan

| | Per 31 Desember | | Per 30 Juni |
|-----------------------|-----------------|---------------|---------------|
| | 2020 | 2021 | 2022 |
| Perseroan | | | |
| <i>Vice President</i> | 42 | 33 | 30 |
| <i>Senior Manager</i> | 175 | 160 | 171 |
| <i>Manager</i> | 403 | 426 | 256 |
| Staf | 5.318 | 4.578 | 4.307 |
| Jumlah | 5.938 | 5.197 | 4.764 |
| Aerowisata | | | |
| <i>Vice President</i> | 21 | 17 | 20 |
| <i>Senior Manager</i> | 85 | 70 | 52 |
| <i>Manager</i> | 207 | 158 | 144 |
| Staf | 4.282 | 3.394 | 2.955 |
| Non Staf | 2.291 | 1.721 | 1.842 |
| Jumlah | 6.886 | 5.360 | 5.013 |
| Asyst | | | |
| <i>Vice President</i> | 9 | 9 | 8 |
| <i>Manager</i> | 22 | 22 | 20 |
| Staf | 184 | 141 | 131 |
| Jumlah | 215 | 172 | 159 |
| Citilink | | | |
| <i>Vice President</i> | 21 | 23 | 22 |
| <i>Senior Manager</i> | 79 | 82 | 83 |
| <i>Manager</i> | 188 | 185 | 189 |
| Staf | 1.740 | 1.745 | 1.701 |
| Jumlah | 2.028 | 2.036 | 1.995 |
| GMF AeroAsia | | | |
| <i>Vice President</i> | 21 | 18 | 18 |
| <i>Senior Manager</i> | 119 | 97 | 99 |
| <i>Manager</i> | 365 | 339 | 337 |
| Staf | 4.550 | 4.469 | 4.219 |
| Jumlah | 5.055 | 4.923 | 4.673 |
| Sabre | | | |
| <i>Vice President</i> | 3 | 2 | 2 |
| <i>Manager</i> | 8 | 5 | 4 |
| Staf | 93 | 45 | 19 |
| Jumlah | 104 | 52 | 25 |
| Total Jumlah | 20.226 | 17.740 | 16.629 |

Tabel komposisi karyawan tetap berdasarkan status pendidikan formal

| | Per 31 Desember | | Per 30 Juni |
|-------------------------|-----------------|---------------|---------------|
| | 2020 | 2021 | 2022 |
| Perseroan | | | |
| Master & Doktor (S2/S3) | 305 | 250 | 225 |
| Sarjana (S1) | 2.155 | 1.842 | 1.649 |
| Diploma | 1.537 | 1.032 | 988 |
| SD/SMP/SLTA | 1.941 | 2.073 | 1.902 |
| Jumlah | 5.938 | 5.197 | 4.764 |
| Perusahaan Anak | | | |
| Master & Doktor (S2/S3) | 280 | 268 | 269 |
| Sarjana (S1) | 3.009 | 2.726 | 2.699 |
| Diploma | 3.580 | 3.324 | 3.156 |
| SD/SMP/SLTA | 7.419 | 6.225 | 5.741 |
| Jumlah | 14.288 | 12.543 | 11.865 |
| Total Jumlah | 20.226 | 17.740 | 16.629 |

Tabel komposisi karyawan tetap berdasarkan kelompok umur

| | Per 31 Desember | | Per 30 Juni |
|------------------------|-----------------|---------------|---------------|
| | 2020 | 2021 | 2022 |
| Perseroan | | | |
| > 50 | 980 | 886 | 768 |
| 41 – 50 | 1.005 | 781 | 700 |
| 31 – 40 | 1.868 | 1.956 | 1.980 |
| 21 – 30 | 2.085 | 1.574 | 1.316 |
| Jumlah | 5.938 | 5.203 | 4.764 |
| Perusahaan Anak | | | |
| > 50 | 2.093 | 1.856 | 1.668 |
| 41 – 50 | 2.322 | 1.870 | 1.809 |
| 31 – 40 | 4.382 | 3.864 | 3.718 |
| 21 – 30 | 5.288 | 4.702 | 4.441 |
| < 21 | 203 | 251 | 229 |
| Jumlah | 14.288 | 12.543 | 11.865 |
| Total Jumlah | 20.226 | 17.740 | 16.629 |

Tabel komposisi karyawan tetap berdasarkan fungsinya

| | Per 31 Desember | | Per 30 Juni |
|------------------------|-----------------|--------------|--------------|
| | 2020 | 2021 | 2022 |
| Perseroan | | | |
| Penerbang | 1.266 | 1.191 | 1.182 |
| Awak Kabin | 2.372 | 2.087 | 1.963 |
| Teknik | 105 | 87 | 70 |
| Niaga | 578 | 446 | 380 |
| Airport Handling | 498 | 448 | 377 |
| Administrasi & Umum | 1.119 | 938 | 792 |
| Jumlah | 5.938 | 5.197 | 4.764 |
| Perusahaan Anak | | | |
| Production | 2.309 | 2.344 | 2.173 |
| Professional | 2.134 | 2.009 | 1.897 |
| Struktural | 477 | 427 | 442 |
| Sales & Marketing | 56 | 56 | 61 |
| Technical Support | 24 | 19 | 43 |
| Business Support | 32 | 46 | 46 |
| Penerbang | 560 | 566 | 581 |
| Awak Kabin | 777 | 754 | 762 |
| Teknik | 37 | 31 | 34 |
| Niaga | 181 | 173 | 164 |
| Administrasi & Umum | 477 | 517 | 454 |
| Development | 87 | 85 | 82 |
| Operation | 72 | 41 | 31 |
| Support | 58 | 48 | 46 |

| | Per 31 Desember | | Per 30 Juni |
|----------------------------|-----------------|---------------|---------------|
| | 2020 | 2021 | 2022 |
| <i>Commercial</i> | 49 | 26 | 13 |
| <i>Business Support</i> | 15 | 17 | 12 |
| <i>Corporate Secretary</i> | 41 | 9 | 0 |
| Aerowisata | 6.902 | 5.375 | 5.024 |
| Jumlah | 14.288 | 12.543 | 11.865 |
| Total Jumlah | 20.226 | 17.740 | 16.629 |

Tabel komposisi karyawan tetap berdasarkan lokasi geografis

| | Per 31 Desember | | Per 30 Juni |
|------------------------|-----------------|---------------|---------------|
| | 2020 | 2021 | 2022 |
| Perseroan | | | |
| <i>Head Office</i> | 5.246 | 4.210 | 4.331 |
| <i>Branch Office</i> | 692 | 987 | 433 |
| Jumlah | 5.938 | 5.197 | 4.764 |
| Perusahaan Anak | | | |
| <i>Head Office</i> | 9.870 | 8.687 | 8.406 |
| <i>Branch Office</i> | 4.418 | 3.856 | 3.459 |
| Jumlah | 14.288 | 12.543 | 11.865 |
| Total Jumlah | 20.226 | 17.740 | 16.629 |

Tenaga kerja asing

Sampai dengan tanggal Prospektus ini diterbitkan, Perseroan tidak mempekerjakan tenaga kerja asing.

Pendidikan dan pelatihan

Perseroan secara berkelanjutan menjalankan program beasiswa bagi pegawai berprestasi dengan kriteria tertentu untuk melanjutkan studi ke jenjang yang lebih tinggi. Pada tahun 2021-2022, 21 pegawai penerima beasiswa pada tahun 2019 telah menyelesaikan studi Magister di berbagai universitas terkemuka di Indonesia dengan rata-rata IPK 3,7. Oleh karena kondisi pandemi COVID-19 yang berdampak terhadap seluruh sektor industri, maka Perseroan belum membuka kembali program beasiswa internal di tahun 2022. Namun, Perseroan tetap berupaya untuk mendukung pegawai dalam melanjutkan studi melalui sosialisasi adanya beasiswa eksternal salah satu contohnya adalah beasiswa yang diberikan oleh Pemerintah (LPDP).

Dalam aspek pelatihan, Perseroan memberikan pelatihan kepada seluruh karyawan yang bertujuan untuk menyiapkan pegawai agar memiliki kemampuan yang dibutuhkan dalam melakukan pekerjaan, baik yang diatur oleh regulasi yang berlaku, aturan Perseroan maupun berdasarkan kebutuhan pengembangan diri dari pegawai. Pelatihan yang diberikan baik yang bersifat kemampuan teknis, maupun yang bersifat non-teknis seperti kepemimpinan dan pelatihan pengembangan diri. Pemberian program-program pelatihan ini dilaksanakan di fasilitas pelatihan milik sendiri (Garuda Indonesia Training Center) maupun di fasilitas pelatihan pihak ketiga.

Dalam pelaksanaannya, program pelatihan yang dilaksanakan di Garuda Indonesia Training Center dilakukan melalui empat metode pembelajaran, yaitu:

1. *Conventional learning*, yaitu sistem pembelajaran di mana aktivitas di antara siswa dan instruktur terjadi di dalam kelas.
2. *Experiential learning*, yaitu sistem pembelajaran berdasarkan pengalaman menggunakan media pembelajaran khusus untuk mensimulasikan kejadian yang mungkin terjadi di lapangan. Beberapa media pembelajaran khusus yang digunakan antara lain:
 - a. *Integrated Procedure Training* dan *Full Flight Simulator* untuk kegiatan *Pilot Training*.
 - b. *Cabin Service Mock-up*, *Safety Mock-up*, *Emergency Equipment*, *Fire Fighting*, *Door Training* untuk kegiatan *Flight Attendant Training*.
 - c. *Sales Simulator* dan *Check In Simulator* untuk kegiatan *Marketing & Sales* dan *Ground Service Training*.
3. *Information Technology Based Learning*, yaitu sistem pembelajaran yang menggunakan aplikasi teknologi seperti halnya e-learning untuk seluruh pegawai dan *computer based training* untuk kegiatan pelatihan pilot.
4. *Blended Learning*, yaitu sistem pembelajaran yang mengkombinasikan 2 buah metode training, yaitu penggunaan *IT-based learning* dan *conventional classroom training*.

Implementasi metode pembelajaran yang beragam ini ditujukan dalam upaya meningkatkan efektivitas dari segi tujuan pembelajaran, maupun efisiensi dari segi biaya dan waktu pembelajaran yang dibutuhkan dalam pelaksanaan program pelatihan.

Fasilitas dan kesejahteraan karyawan

Komitmen Perseroan terhadap kesejahteraan karyawan tidak hanya dipenuhi melalui pemberian remunerasi, namun juga diwujudkan melalui penyediaan berbagai fasilitas penunjang guna meningkatkan motivasi serta produktivitas kerja, di antaranya:

- Penghargaan kinerja, sesuai dengan kinerja dan kontribusi dari masing-masing pegawai.
- Insentif penjualan untuk memastikan pencapaian pendapatan dan penjualan perseroan.
- Jaminan kesehatan pegawai dan keluarganya dengan pola managed care termasuk fasilitas kaca mata bagi Pegawai dan persalinan untuk Istri.
- Jaminan sosial tenaga kerja (BPJS).
- Asuransi Personal Accident & Loss of License.
- Tunjangan Hari Raya (THR).
- Tunjangan cuti tahunan.
- Tunjangan Tengah Tahun.
- Insentif Casual Sickness (CS)
- Tunjangan Shift & License (FOO/Teknik).
- Tunjangan Instruktur.
- Tunjangan Jabatan.
- Pembayaran Uang lembur.
- Fasilitas pindah bagi pegawai yang mutasi.
- Fasilitas Konsesi Tiket Pesawat Terbang bagi Pegawai beserta Keluarga.
- Program pensiun.
- Fasilitas kegiatan seni dan olahraga bagi Pegawai.

Serikat pekerja

Pada tanggal diterbitkannya Prospektus ini, Perseroan memiliki 3 serikat pekerja, antara lain:

| No. | Nama Serikat Pekerja | Nomor Bukti Pencatatan | Alamat |
|-----|--|--|--|
| 1. | Serikat Karyawan PT Garuda Indonesia (Sekarga) | 82/II/N/VIII/2001 tertanggal 1 Agustus 2001 pada Suku Dinas Tenaga Kerja & Transmigrasi Kota Administratif Jakarta Pusat | Garuda Indonesia Training Center (GITC) Gedung Employee House, Jalan Duri Kosambi Raya, Nomor 125, Jakarta Barat |
| 2. | Asosiasi Pilot Garuda (APG) | 60/196-DKK/0P/Kota-TNG/IV/2003 tertanggal 14 April 2003 pada Dinas Ketenagakerjaan Kota Tangerang | Pilot House, Garuda Operations Centre, Soekarno Hatta, Cengkareng - Jakarta 19110 |
| 3. | Ikatan Awak Kabin Garuda Indonesia (IKAGI) | 238/II/P/XII/2002 tertanggal 30 Desember 2002 pada Suku Dinas Tenaga Kerja & Transmigrasi Kota Administratif Jakarta Pusat | Multipurpose Building GMF Soekarno Hatta, Cengkareng - Jakarta |

7. Perizinan yang Dimiliki Perseroan

Pada tanggal diterbitkannya Prospektus ini, Perseroan telah memiliki izin-izin yang wajib dipenuhi terkait dengan kegiatan usaha yang dilakukan Perseroan antara lain:

| No. | Perizinan | Nomor dan Tanggal | Masa Berlaku |
|-----|--|--|---|
| 1. | NIB yang dikeluarkan oleh Lembaga OSS. | No. 9120308792327, yang ditetapkan tanggal 22 Juli 2019 dengan perubahan ke-19 pada 11 April 2022. | Berlaku selama Perseroan menjalankan kegiatan usahanya. |
| 2. | NPWP yang dikeluarkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Pajak. | No. 01.001.634.3-093.000, tidak bertanggal. | Berlaku selama Perseroan menjalankan kegiatan usahanya. |
| 3. | Surat Pengukuhan Pengusaha Kena Pajak yang dikeluarkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Pajak. | No. No. S-7PKP/WPJ.19/KP.0403/2018 tanggal 2 Februari 2018. | Berlaku selama Perseroan menjalankan kegiatan usahanya. |
| 4. | Surat Ketetapan Pajak Daerah (SKDP) Pajak Reklame yang dikeluarkan oleh KPP Wajib Pajak Besar Dua Direktorat Jenderal Pajak Kementerian Keuangan Republik Indonesia. | No. 012206290802061582, tidak bertanggal. | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan 25 Juli 2023 |

| No. | Perizinan | Nomor dan Tanggal | Masa Berlaku |
|-----|--|--|--|
| 5. | Sertifikat Tipe (Validasi) yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk tipe pesawat A330-200/-300/-900, B777-300, dan B737-800. | Tipe A320: No. 061 dan No. A111, Tipe A330: No. A112, Tipe ATR: No. A021, dan Tipe B737: No. A009, yang diterbitkan pada tanggal sebagaimana tercantum dalam Sertifikat Tipe (Validasi). | Berlaku untuk jangka waktu yang tidak ditentukan dalam Sertifikat Tipe (Validasi). |
| 6. | Sertifikat Pendaftaran (CoR) yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk tipe pesawat A330-200/-300/-900, B777-300, dan B737-800. | Terdapat CoR untuk setiap tipe pesawat yang diterbitkan pada tanggal sebagaimana tercantum dalam CoR. | Berlaku untuk jangka waktu sebagaimana tercantum dalam CoR masing-masing tipe pesawat. |
| 7. | Sertifikat Kelangkaan (CoA) yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk tipe pesawat A330-200/-300/-900, B777-300, dan B737-800. | Terdapat CoA untuk setiap tipe pesawat yang diterbitkan pada tanggal sebagaimana tercantum dalam CoA. | Berlaku untuk jangka waktu sebagaimana tercantum dalam CoA masing-masing tipe pesawat. |
| 8. | Izin Radio (<i>Radio Permit</i>) yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Sumber Daya dan Perangkat Pos dan Informatika Direktorat Operasi Sumber Daya untuk tipe pesawat A330-200/-300/-900, B777-300, dan B737-800. | Terdapat Izin Radio untuk setiap tipe pesawat yang diterbitkan pada tanggal sebagaimana tercantum dalam Izin Radio. | Berlaku untuk jangka waktu sebagaimana tercantum dalam Izin Radio masing-masing tipe pesawat. |
| 9. | Sertifikat Kebisingan (<i>Noise Certificate</i>) yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk tipe pesawat A330-200/-300/-900, B777-300, dan B737-800. | Terdapat Sertifikat Kebisingan untuk setiap tipe pesawat yang diterbitkan pada tanggal sebagaimana tercantum dalam Sertifikat Kebisingan. | Berlaku untuk jangka waktu sebagaimana tercantum dalam Sertifikat Kebisingan masing-masing tipe pesawat. |
| 10. | Surat Izin Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. | No. SKEP/01/II/2007 tanggal 2 Januari 2007 sebagaimana diubah terakhir kali dengan No. SIAU/NB-002 tanggal 11 November 2019. | Berlaku selama Perseroan menjalankan kegiatan usahanya. |
| 11. | Surat Izin Usaha Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. | No. SKEP/02/II/2007 tanggal 2 Januari 2007 sebagaimana diubah dengan No. SIAU/NTB-037 tanggal 11 November 2019. | Berlaku selama Perseroan menjalankan kegiatan usahanya. |
| 12. | Sertifikat Operator Pesawat Udara (AOC) yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia | No. AOC/121-001 pada bulan 11 Juni 2021. | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan tanggal 11 Juni 2026 |
| 13. | AOC Australia yang dikeluarkan oleh Air Operator's Certificate Civil Aviation Safety Authority Australia. | No. CASA.129 AOC.0017 Revision 7 tanggal 12 Januari 2022 | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan tanggal 31 Januari 2023. |
| 14. | AOC Hong Kong yang dikeluarkan oleh Civil Aviation Department Headquarters Hong Kong. | Tidak bernomor, tanggal 31 Agustus 2022. | Berlaku untuk jangka waktu yang tidak dinyatakan dalam AOC Hong Kong. |
| 15. | AOC Saudi Arabia | | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan tanggal 29 Mei 2023. |
| 16. | AOC Singapura yang dikeluarkan oleh Civil Aviation Authority Singapore. | No. AW/FOS/APP tanggal 2 Maret 2020. | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan 17 Februari 2023. |
| 17. | Persetujuan Rute Penerbangan Domestik dan Internasional yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. | Terdapat Persetujuan Rute Penerbangan Domestik dan Internasional yang diterbitkan pada tanggal sebagaimana tercantum dalam masing-masing jadwal Rute Penerbangan Domestik dan Internasional. | Berlaku untuk jangka waktu sebagaimana tercantum dalam masing-masing jadwal Rute Penerbangan Domestik dan Internasional. |
| 18. | Persetujuan atas <i>Operations Specifications</i> (Opspec) yang dikeluarkan oleh Kementerian | Tidak bernomor, yang diterbitkan pada tanggal 23 Maret 2022 dan 30 Mei 2022. | Berlaku untuk jangka waktu yang tidak dinyatakan dalam Opspec. |



| No. | Perizinan | Nomor dan Tanggal | Masa Berlaku |
|-----|--|---|--|
| | Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. | | |
| 19. | Perizinan Sehubungan Dengan Personel Pesawat Udara yang mencakup Pilot, Awak Kabin, dan <i>Engineer</i> . | Nomor lisensi dan tanggal sebagaimana yang tercantum dalam masing-masing daftar lisensi Pilot, Awak Kabin, dan <i>Engineer</i> . | Berlaku untuk jangka waktu sebagaimana tercantum dalam daftar lisensi Pilot, Awak Kabin, dan <i>Engineer</i> . |
| 20. | Sertifikat IATA Operational Safety Audit Program Operator (Sertifikat IOSA) yang dikeluarkan oleh Nick Careen selaku <i>Senior Vice President Operations, Safety & Security</i> . | Tidak bernomor, yang diterbitkan pada tanggal 7 Juni 2021. | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan tanggal 30 April 2023. |
| 21. | Overflying Permit yang dikeluarkan oleh masing-masing negara. | Terdapat Overflying Permit untuk masing-masing negara yang dilewati oleh Pesawat Udara Perseroan pada tanggal sebagaimana yang tercantum dalam masing-masing Overflying Permit. | Berlaku untuk jangka waktu sebagaimana tercantum dalam Overflying Permit. |
| 22. | <i>Full Flight Simulator Qualification Certificate</i> yang dikeluarkan Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. | No. STD/60-025, No. STD/60-051, No. STD/60-052, No. STD/60-053. | Berlaku untuk jangka waktu dari tahun 2022 sampai dengan tahun 2023. |
| 23. | Persetujuan atas Training Center Certificate yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. | Tidak bernomor, yang telah diterbitkan pada tanggal 20 Januari 2021. | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan tanggal 31 Januari 2023. |
| 24. | Persetujuan atas Company Maintenance Manual (CMM) yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Sertifikasi Kelaikan Udara. | Tidak bernomor, yang telah diterbitkan pada tanggal 28 Januari 2022. | Berlaku untuk jangka waktu yang tidak dinyatakan dalam CMM. |
| 25. | Persetujuan atas Maintenance Program (MP) yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Sertifikasi Kelaikan Udara untuk tipe pesawat A330, B777-300 ER, dan B737-800. | No. A4.010/27/19/DKPPU.2021, AU.010/7/9/DKPPU-2022, dan AU.010/22/3/DKPPU-2022, yang diterbitkan pada tanggal 13 September 2021, 23 Februari 2022, dan 27 Juni 2022. | Berlaku untuk jangka waktu yang tidak dinyatakan dalam MP. |
| 26. | Perizinan dan Kepatuhan sehubungan dengan Kegiatan <i>Strategic Business</i> Unit Garuda Sentra Medika yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Tangerang Selatan Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu. | Nomor lisensi dan tanggal sebagaimana yang tercantum dalam Perizinan dan Kepatuhan sehubungan dengan Kegiatan <i>Strategic Business</i> Unit Garuda Sentra Medika. | Berlaku untuk jangka waktu dari tahun 2023 sampai dengan tahun 2027. |
| 27. | Laporan Kegiatan Penanaman Modal (LPKM) yang dikeluarkan oleh Kementerian Investasi/BKPM. | No. LK1312967 – Produksi, No. LK1567278 – Produksi, No. LK1312505 – Produksi, No. LK1567186 – Produksi, No. LK1313435 – Produksi, dan No. LK1568675 – Produksi, yang seluruhnya diterbitkan pada tanggal 10 Januari 2022. | Berlaku untuk jangka waktu yang tidak dinyatakan dalam LPKM. |

8. Keterangan Singkat Tentang Perusahaan Anak yang Signifikan

| No. | Perusahaan Anak | Kegiatan Usaha | Persentase Kepemilikan | Status Kepemilikan | Tahun Pendirian | Domisili | Tahun Operasional |
|-----|-----------------|--|------------------------|----------------------|-----------------|---|-------------------|
| 1 | Aerowisata | Perhotelan, jasa boga dan penjualan tiket | 99,99% | Kepemilikan langsung | 1973 | Jl. Prajurit KKO Usman dan Harun No. 32, Jakarta Pusat, DKI Jakarta | 1973 |
| 2 | Sabre | Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi | 95,00% | Kepemilikan langsung | 1996 | Jl. Mampang Prapatan Raya No. 93, Jakarta Selatan, DKI Jakarta | 1996 |

| No. | Perusahaan Anak | Kegiatan Usaha | Persentase Kepemilikan | Status Kepemilikan | Tahun Pendirian | Domisili | Tahun Operasional |
|-----|---------------------------------|---|------------------------|----------------------------|-----------------|---|-------------------|
| 3 | GIHF | Biro Perjalanan Wisata, Penjualan Tiket & Jasa Penyewaan Pesawat | 100,00% | Kepemilikan langsung | 2013 | 255, Rue Saint-Honore 75001, Paris, Perancis | 2014 |
| 4 | GMF AeroAsia | Perbaikan dan pemeliharaan pesawat | 89,10% | Kepemilikan langsung | 2002 | Gedung Manajemen Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Tangerang, Banten | 2002 |
| 5 | Asyst | Penyedia jasa teknologi informasi | 90,00% | Kepemilikan langsung | 2005 | Jl. Gunung Sahari Raya No. 52, Jakarta Pusat, DKI Jakarta | 2005 |
| 6 | Citilink | <p>Angkutan udara niaga berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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; - Kegiatan usaha lainnya dengan melakukan optimalisasi pemanfaatan sumber daya Citilink. | 98,65% | Kepemilikan langsung | 2009 | Gedung Support Management GM Aera Perkantoran Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Tangerang, Banten | 2012 |
| 7 | PT Aerofood Indonesia | Jasa boga pesawat | 99,99% | Kepemilikan tidak langsung | 1974 | Aerofood ACS, Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Tangerang, Banten | 1974 |
| 8 | PT AeroTrans Services Indonesia | Jasa transportasi | 99,99% | Kepemilikan tidak langsung | 1988 | Jl. Husein Sastranegara No. 2, Tangerang, Banten | 1989 |



| No. | Perusahaan Anak | Kegiatan Usaha | Persentase Kepemilikan | Status Kepemilikan | Tahun Pendirian | Domisili | Tahun Operasional |
|-----|--|--|------------------------|----------------------------|-----------------|---|-------------------|
| 9 | PT Mirtasari Hotel Development | Hotel | 99,99% | Kepemilikan tidak langsung | 1972 | Jl. Prajurit KKO Usman dan Harus No. 32, Jakarta Pusat, DKI Jakarta | 1974 |
| 10 | PT Aero Globe Indonesia | Biro perjalanan wisata | 99,99% | Kepemilikan tidak langsung | 1967 | Jl. Prajurit KKO Usman dan Harus No. 32, Jakarta Pusat, DKI Jakarta | 1967 |
| 11 | Garuda Orient Holidays Japan Co, Ltd | Biro perjalanan wisata | 60,00% | Kepemilikan tidak langsung | 2009 | Kokusai Building 3-1-1, Marunouchi, Tokyo, Jepang | 2009 |
| 12 | PT Aerojasa Cargo | Jasa kargo | 99,99% | Kepemilikan tidak langsung | 2003 | Jl. Prof. Dr. Soepomo No. 45, Jakarta Selatan, DKI Jakarta | 2003 |
| 13 | PT Garuda Daya Pratama Sejahtera | Penyediaan, dan pengelolaan ketenagakerjaan | 91,00% | Kepemilikan tidak langsung | 2019 | Jl. Jend. Sudirman No. 1, Tangerang, Banten | 2019 |
| 14 | PT Belitung Intipermai | Hotel | 99,99% | Kepemilikan tidak langsung | 1990 | Jl. Prajurit KKO Usman dan Harus No. 32, Jakarta Pusat, DKI Jakarta | - |
| 15 | PT Bina Inti Dinamika | Hotel | 61,89% | Kepemilikan tidak langsung | 1981 | Jl. Prajurit KKO Usman dan Harus No. 32, Jakarta Pusat, DKI Jakarta | 1989 |
| 16 | PT GIH Indonesia | Biro perjalanan wisata | 60,00% | Kepemilikan tidak langsung | 2012 | Jl. Prajurit KKO Usman dan Harus No. 32, Jakarta Pusat, DKI Jakarta | 2012 |
| 17 | PT Garuda Indonesia Air Charter | Pengangkutan, pergudangan dan aktivitas penyewaan angkutan | 100,00% | Kepemilikan tidak langsung | 2019 | Jl. Prajurit KKO Usman dan Harus No. 32, Jakarta Pusat, DKI Jakarta | 2019 |
| 18 | PT Citra Lintas Angkasa | Keagenan dan biro perjalanan | 60,00% | Kepemilikan tidak langsung | 2012 | Jl. Abdul Rahman Saleh No. 98, Cicendo, Bandung | 2014 |
| 19 | PT Aero Hotel Management | Manajemen hotel | 99,99% | Kepemilikan tidak langsung | 2010 | Jl. Jend. Sudirman Kav. 75, Jakarta Pusat, DKI Jakarta | 2010 |
| 20 | Garuda Orient Holidays Korea Co, Limited | Biro perjalanan wisata | 60,00% | Kepemilikan tidak langsung | 2008 | Namdaemun-ro 40, Seoul, Korea | 2008 |
| 21 | PT Aerojasa Perkasa | Keagenan dan jasa kargo | 99,87% | Kepemilikan tidak langsung | 1986 | Jl. Prof. Dr. Soepomo No. 45, Jakarta Selatan, DKI Jakarta | 1989 |

Berikut adalah keterangan lebih rinci mengenai Perusahaan Anak dengan kontribusi aset, liabilitas atau laba sebelum pajak yang signifikan terhadap Perseroan.

A. Aerowisata

a. Kegiatan Usaha dan Perizinan

Aerowisata merupakan salah satu Perusahaan Anak yang didirikan di Jakarta pada tanggal 30 Juni 1973 berdasarkan Akta Pendirian No. 85 tanggal 30 Juni 1973 yang dibuat di hadapan Soeleman Ardjasmita, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh pengesahan dari Menkumham 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 BNRI No. 20 tanggal 11 Maret 1983, Tambahan No. 320.

Anggaran dasar terakhir Aerowisata adalah sebagaimana tercantum dalam Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 9 tanggal 29 Maret 2021, yang dibuat di hadapan Mira Aranti Ciptadi, S.H., M.Kn., Notaris di Kabupaten Karawang, yang telah mendapat persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-0021970.AH.01.02.Tahun 2021 tanggal 12 April 2021 didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0066523.AH.01.11.Tahun 2021 tertanggal 12 April 2021 ("**Akta No. 9/2021**"). Berdasarkan Akta No. 9/2021, para pemegang saham Aerowisata telah menyetujui perubahan Pasal 3 anggaran dasar Aerowisata.

Berdasarkan anggaran dasar Aerowisata, maksud dan tujuan Aerowisata ialah melaksanakan kegiatan usaha sebagai berikut: (i) Aktivitas profesional, ilmiah dan teknis; (ii) Real Estat; (iii) Aktivitas Keuangan dan Asuransi; (iv) Aktivitas Penyewaan dan Sewa Guna Usaha Tanpa Hak Opsi, Ketenagakerjaan, Agen Perjalanan dan Penunjang Usaha Lainnya; dan (v) Informasi dan Komunikasi.

Kegiatan usaha yang telah benar-benar dijalankan saat ini adalah kegiatan di bidang jasa konsultasi pariwisata, real estat, konsultasi manajemen, perusahaan holding dan perhotelan.

Aerowisata berdomisili di Jl. Prajurit KKO Usman dan Harun No. 32, Jakarta Pusat, DKI Jakarta.

b. Struktur Permodalan dan Kepemilikan Saham

Berdasarkan 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 dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-52981.AH.01.02.Tahun 2009 tanggal 2 November 2009, didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0072095.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 2 November 2009, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Aerowisata terakhir adalah sebagai berikut:

| Keterangan | Nilai Nominal Rp1.000.000 per saham | | |
|--|-------------------------------------|---------------------------|----------------|
| | Jumlah Saham | Jumlah Nilai Nominal (Rp) | Persentase (%) |
| Modal Dasar | 400.000 | 400.000.000.000 | |
| Modal Ditempatkan dan Modal Disetor | | | |
| - Perseroan | 249.999 | 249.999.000.000 | 99,99 |
| - Dana Pensiun Aero Wisata | 1 | 1.000.000 | 0,01 |
| Jumlah Modal Ditempatkan dan Modal Disetor | 250.000 | 250.000.000.000 | 100,00 |
| Saham dalam Portepel | 150.000 | 150.000.000.000 | |

c. Pengurusan dan Pengawasan

Berdasarkan (i) Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 53 tanggal 24 November 2020, yang dibuat di hadapan Ariani Lakhsmijati Rachim, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada Menkumham berdasarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.03-0414418 tanggal 2 Desember 2020 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0202744.AH.01.11.Tahun 2020 tanggal 2 Desember 2020, (ii) Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 2 tanggal 16 April 2021, yang dibuat di hadapan Mira Aranti Ciptadi, S.H., Notaris di Kabupaten Karawang, yang telah diberitahukan kepada Menkumham berdasarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.03-0318178 tanggal 21 Mei 2021 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0090464.AH.01.11.TAHUN 2021 tanggal 21 Mei 2021 dan (iii) Keputusan Pemegang Saham di luar rapat umum pemegang saham Aerowisata tanggal 2 September 2022, susunan Dewan Komisaris dan Direksi Aerowisata pada tanggal Prospektus ini diterbitkan adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Irfan Setiaputra
Komisaris : Aryanto Wibowo
Komisaris : Dadun Kohar

Direksi

Direktur Utama : Beni Gunawan
Direktur : Purwadi

d. Perizinan

Pada tanggal diterbitkannya Prospektus ini, Aerowisata telah memiliki izin-izin antara lain:

| No. | Perizinan | Nomor dan Tanggal | Masa Berlaku |
|-----|--|---|---|
| 1. | NIB yang dikeluarkan oleh Lembaga OSS. | No. 9120108751926, yang ditetapkan tanggal 12 Juli 2019 dengan perubahan ke-3 pada tanggal 22 Januari 2021. | Berlaku selama Aerowisata menjalankan kegiatan usahanya. |
| 2. | NPWP yang dikeluarkan oleh Lembaga OSS | No. 01.314.858.0-093.000, tidak bertanggal | Berlaku selama Aerowisata menjalankan kegiatan usahanya. |
| 3. | Izin Usaha yang dikeluarkan oleh Lembaga OSS untuk KBLI No. 68110 (Real Estat yang Dimiliki Sendiri atau Disewa) dan KBLI No. 70209 (Aktivitas Konsultasi Manajemen Lainnya). | Tidak bernomor, tanggal 22 Januari 2021 dengan perubahan ke-20 tanggal 16 Februari 2021. | Berlaku selama Aerowisata menjalankan kegiatan usahanya. |
| 4. | Izin Usaha (Tanda Daftar Usaha Pariwisata) yang dikeluarkan oleh Lembaga OSS untuk KBLI No. 70201 (Aktivitas Konsultasi Pariwisata), KBLI No. 82301 (Penyelenggara Pertemuan, Perjalanan Insentif, Konferensi, dan Pameran), KBLI No. 55113 (Hotel Bintang Tiga), dan KBLI No. 79120 (Aktivitas Biro Perjalanan Wisata). | Tidak bernomor, tanggal 22 Januari 2021 dengan perubahan ke-30 tanggal 2 Maret 2021. | Berlaku selama Aerowisata menjalankan kegiatan usahanya. |
| 5. | Izin Lokasi yang dikeluarkan oleh Lembaga OSS, yang beralamat di Jl. Prajurit KKO Usman dan Harus No. 32, Kel. Senen, Kec. Senen, Kota Adm. Jakarta Pusat, Prov. DKI Jakarta. | Tidak bernomor, tanggal 23 Januari 2021. | Berlaku untuk jangka waktu 3 (tiga) tahun terhitung sejak tanggal penerbitan Izin Lokasi berlaku efektif. |
| 6. | Persetujuan Sertifikat atas Perpanjangan Jangka Waktu Perlindungan Merek yang dikeluarkan oleh Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia. | Nomor pendaftaran IDM000420956 dan IDM000400369, tidak bertanggal | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan 23 November 2031. |

e. Ikhtisar Data Keuangan Penting
Laporan Posisi Keuangan

(dalam jutaan Rupiah)

| Uraian | 30 Juni | 31 Desember | |
|-------------------|-----------|-------------|-----------|
| | 2022 | 2021 | 2020 |
| Jumlah Aset | 2.753.332 | 2.735.657 | 3.322.517 |
| Jumlah Liabilitas | 1.765.335 | 1.648.510 | 1.653.366 |
| Jumlah Ekuitas | 987.997 | 1.087.146 | 1.669.150 |

Posisi pada tanggal 30 Juni 2022 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2021

Jumlah aset meningkat sebesar 0,65% menjadi Rp2.753.332 juta pada 30 Juni 2022 dari Rp2.735.657 juta pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh meningkatnya jumlah piutang usaha dan jumlah biaya dibayar dimuka. Jumlah liabilitas meningkat sebesar 7% menjadi Rp1.765.335 juta pada 30 Juni 2022 dari Rp1.648.510 juta pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh meningkatnya jumlah liabilitas jangka pendek akibat bertambahnya nilai utang usaha pihak berelasi. Jumlah ekuitas menurun sebesar 9% menjadi Rp987.997 juta pada 30 Juni 2022 dari Rp1.087.146 juta pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh akumulasi kerugian pada periode sampai dengan Juni 2022.

Posisi pada tanggal 31 Desember 2021 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2020

Jumlah aset menurun sebesar 18% menjadi Rp2.735.657 juta pada 31 Desember 2021 dari Rp3.322.516 juta pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh penurunan nilai aset lancar akibat berkurangnya jumlah piutang usaha pada Desember 2021. Jumlah liabilitas menurun sebesar 0,3% menjadi Rp1.648.510 juta pada 31 Desember 2021 dari Rp1.653.366 juta pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh penurunan jumlah liabilitas jangka panjang akibat berkurangnya liabilitas sewa dan liabilitas pascakerja. Jumlah ekuitas menurun sebesar 39% menjadi Rp1.087.146 juta pada 31 Desember 2021 dari Rp1.669.150 juta pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh akumulasi kerugian pada periode Desember 2021.

Laporan Laba Rugi Komprehensif

(dalam jutaan Rupiah)

| Uraian | 30 Juni | | 31 Desember | |
|---|-----------|-----------|-------------|-----------|
| | 2022 | 2021 | 2021 | 2020 |
| Jumlah Pendapatan | 557.641 | 526.682 | 1.012.726 | 1.365.873 |
| Laba (Rugi) Periode/Tahun Berjalan | (104.349) | (210.038) | (669.375) | (704.174) |
| Laba (Rugi) Komprehensif Periode/Tahun Berjalan | (99.046) | (224.016) | (582.004) | (950.653) |

Periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022 dibandingkan dengan periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2021

Jumlah pendapatan meningkat sebesar 6% menjadi Rp557.641 juta untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022 dari Rp526.682 juta untuk periode yang sama tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh meningkatnya pendapatan seiring kondisi pandemi yang telah terkendali. Jumlah rugi periode berjalan meningkat sebesar 50% menjadi rugi Rp104.349 juta untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022 dari rugi Rp210.038 juta untuk periode yang sama tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh peningkatan pendapatan lain-lain. Jumlah rugi komprehensif periode berjalan meningkat sebesar 56% menjadi rugi Rp99.046 juta untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022 dari rugi Rp224.016 juta untuk periode yang sama tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh berkurangnya nilai rugi tahun berjalan akibat operasi yang sudah tidak berjalan.

Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021 dibandingkan dengan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2020

Jumlah pendapatan menurun sebesar 26% menjadi Rp1.012.726 juta untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari Rp1.365.873 juta untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh menurunnya pendapatan akibat pandemi yang belum berakhir. Jumlah rugi tahun berjalan membaik sebesar 5% menjadi rugi Rp669.375 juta untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari rugi Rp704.174.116.446 untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh berkurangnya rugi setelah beban pajak penghasilan dari operasi yang dihentikan. Jumlah rugi komprehensif tahun berjalan mengalami perbaikan sebesar 35% menjadi Rp582.004 juta untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari Rp950.652 juta untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh peningkatan nilai revaluasi tanah dan bangunan serta pengukuran kembali imbalan pascakerja.

B. Sabre

a. Kegiatan Usaha dan Perizinan

Sejarah Sabre (d/h PT Abacus Distribution Systems Indonesia) bermula dari persetujuan Menteri Telekomunikasi dan Menteri Keuangan atas skema kerja sama joint venture antara Garuda Indonesia dengan Abacus International. Atas persetujuan tersebut, Garuda Indonesia kemudian membentuk tim Mega CRS. PT Abacus Distribution Systems Indonesia atau juga dikenal dengan Abacus Indonesia kemudian resmi terbentuk pada tanggal 1 Maret 1995. Sabre merupakan salah satu Perusahaan Anak yang 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, sebagaimana diubah dari waktu ke waktu dan untuk selanjutnya disebut sebagai Menkumham, berdasarkan Keputusan No. C2-8542.HT.01.01.TH'95 tanggal 13 Juli 1995 dan telah didaftarkan di Kantor Pendaftaran Pengadilan Negeri Jakarta Pusat di bawah No. 1156/1995 tanggal 21 Juli 1995, serta telah diumumkan dalam BNRI No. 9 tanggal 30 Januari 1996, Tambahan No. 1231

Anggaran dasar terakhir Sabre adalah sebagaimana tercantum dalam Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 18 tanggal 10 September 2020, yang dibuat dihadapan Eira Aurelia Hollanda, S.H., Notaris di Kabupaten Bogor, yang telah disetujui oleh Menkumham berdasarkan Surat Keputusan Persetujuan Perubahan Anggaran Dasar No. AHU-0063003.AH.01.02.TAHUN 2020 tanggal 14 September 2020, yang telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0152483.AH.01.11.TAHUN 2020 tertanggal 14 September 2020 (“**Akta No. 18/2020**”). Berdasarkan Akta No. 18/2020, para pemegang saham Sabre telah menyetujui perubahan Pasal 3 anggaran dasar Sabre.

Berdasarkan anggaran dasar Sabre, maksud dan tujuan Sabre ialah melaksanakan kegiatan usaha pada bidang teknologi informasi, yakni (i) aktivitas pengembangan aplikasi perdagangan melalui internet (*e-commerce*) dan (ii) portal web dan/atau platform digital dengan tujuan komersial.

Kegiatan usaha yang telah benar-benar dijalankan saat ini adalah kegiatan di bidang jasa portal web dan platform digital untuk komersial.

Sabre berdomisili di Jl. Mampang Prapatan Raya No. 93, Jakarta Selatan, DKI Jakarta.

b. Struktur Permodalan dan Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta Keputusan Pemegang Saham No. 1 tanggal 2 Maret 2015, yang dibuat dihadapan Deddy Kurniawan, S.H., M.Kn. Notaris di Kabupaten Bogor, yang telah diberitahukan kepada dan mendapat laporan penerimaan pemberitahuan dari Menkumham berdasarkan Surat No. AHU—AH.01.03-0014993 tanggal 10 Maret 2015, yang didaftarkan pada Daftar Perseroan No. AHU-0028329.AH.01.11.Tahun 2015 tanggal 10 Maret 2015, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Sabre terakhir adalah sebagai berikut:

| Keterangan | Nilai Nominal Rp. 1.099.500,- per Saham | | |
|--------------------------------------|---|----------------------------------|-------------------|
| | Jumlah Saham (Lembar) | Jumlah Nilai Nominal (Rupiah) | Persentase (%) |
| Modal Dasar | 10.000 | 10.995.000.000 | |
| Modal Ditempatkan dan Disetor | | | |
| 1. PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk | 2.375 | 2.611.312.500 | 95,00% |
| 2. Sabre Asia Pacific Pte., Ltd. | 125 | 137.437.500 | 5,00% |
| Jumlah | 2.500 | 2.748.750.000 | 100% |
| Saham Dalam Portepel | 7.500 | 8.246.250.000 | |

c. Pengurusan dan Pengawasan

Berdasarkan: (i) Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 26 tanggal 22 Juni 2020, yang dibuat dihadapan Eira Aurelia Hollanda, S.H., Notaris di Kabupaten Bogor, yang telah diberitahukan kepada dan mendapat laporan penerimaan pemberitahuan dari Menkumham berdasarkan Surat No. AHU-AH.01.03-0256957 tanggal 24 Juni 2020, didaftarkan pada Daftar Perseroan No. AHU-0099031.AH.01.11.Tahun 2020 tanggal 24 Juni 2020; (ii) Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 27 tanggal 20 Oktober 2020, dibuat dihadapan Eira Aurelia Hollanda, S.H., Notaris di Kabupaten Bogor, yang telah diberitahukan kepada dan mendapat laporan penerimaan pemberitahuan dari Menkumham berdasarkan Surat No. AHU-AH.01.03-0400506 tanggal 22 Oktober 2020, didaftarkan pada Daftar Perseroan No. AHU-0177921.AH.01.11.Tahun 2020 tanggal 22 Oktober 2020; (iii) Akta Pernyataan Keputusan rapat umum pemegang saham tahunan No. 18 tanggal 15 September 2021, yang dibuat dihadapan Eira Aurelia Hollanda, S.H., Notaris di Kabupaten Bogor, yang telah diberitahukan kepada dan mendapat laporan penerimaan pemberitahuan dari Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat No. AHU-AH.01.03-0449635 tanggal 17 September 2021 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0159661.AH.01.11.TAHUN 2021 tanggal 17 September 2021; dan (iv) Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 9 tanggal 17 Februari 2022, yang dibuat dihadapan Eira Aurelia Hollanda, S.H., Notaris di Kabupaten Bogor, yang telah diberitahukan kepada dan mendapat laporan penerimaan pemberitahuan dari Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat No. AHU-AH.01.03-0109141 tanggal 18 Februari 2022 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0034372.AH.01.11.TAHUN 2022 tanggal 18 Februari 2022, susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT Sabre Travel Network Indonesia pada tanggal Prospektus ini diterbitkan adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Aryaperwira Adileksana
 Komisaris : Brett Scott Thorstad
 Komisaris : Abdul Aziz

Direksi
Direktur : Elisabeth Enny Kristiani

d. Perizinan

Pada tanggal diterbitkannya Prospektus ini, Sabre telah memiliki izin-izin antara lain:

| No. | Perizinan | Nomor dan Tanggal | Masa Berlaku |
|-----|---|--|--|
| 1. | NIB yang dikeluarkan oleh Lembaga OSS. | No. 9120208752658, yang ditetapkan dengan perubahan ke-11 pada tanggal 5 April 2021. | Berlaku selama Sabre TNI menjalankan kegiatan usahanya. |
| 2. | NPWP yang dikeluarkan oleh Departemen Keuangan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Pajak. | No. 01.061.111.9-093.000, tidak bertanggal. | Berlaku selama Sabre TNI menjalankan kegiatan usahanya. |
| 3. | Izin Usaha yang dikeluarkan oleh Keputusan Menteri Negara Pengerak Dana Investasi/Ketua BPKM. | No. 520/T/PARPOSTEL/1995, yang diterbitkan pada tanggal 24 Oktober 1995. | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan bulan April 2025. |
| 4. | Laporan Kegiatan Penanaman Modal yang dikeluarkan oleh Kementerian Investasi/BKPM. | No. LK1608460 – Produksi, yang diterbitkan pada tanggal 23 September 2022. | Masa berlaku tidak dicantumkan. |

e. Ikhtisar Data Keuangan Penting

Laporan Posisi Keuangan

(dalam USD)

| Uraian | 30 Juni 2022 | 31 Desember | |
|-------------------|-----------------|-------------|------------|
| | | 2021 | 2020 |
| Jumlah Aset | 8.480.922 | 8.949.823 | 10.587.882 |
| Jumlah Liabilitas | 1.310.010 | 1.519.051 | 1.785.978 |
| Jumlah Ekuitas | 7.170.912 | 7.430.772 | 8.801.904 |

Posisi pada tanggal 30 Juni 2022 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2021

Jumlah aset menurun sebesar 5% menjadi USD8.481 juta pada 30 Juni 2022 dari USD8.949 juta pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh menurunnya jumlah kas dan setara kas serta penurunan jumlah aset tidak lancar lainnya. Jumlah liabilitas menurun sebesar 14% menjadi USD1.310 juta pada 30 Juni 2022 dari USD1.519 juta pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh penurunan jumlah liabilitas jangka panjang akibat berkurangnya jumlah liabilitas imbalan pascakerja. Jumlah ekuitas menurun sebesar 3,5% menjadi USD7.171 juta pada 30 Juni 2022 dari USD7.431 pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh akumulasi kerugian tahun berjalan.

Posisi pada tanggal 31 Desember 2021 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2020

Jumlah aset menurun sebesar 15% menjadi USD8.949 juta pada 31 Desember 2021 dari USD10.587 juta pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh berkurangnya jumlah kas dan setara kas. Jumlah liabilitas menurun sebesar 15% menjadi USD1.519 juta pada 31 Desember 2021 dari USD1.785 juta pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh penurunan jumlah beban akrual dan kewajiban imbalan pascakerja. Jumlah ekuitas menurun sebesar 16% menjadi USD7.430 juta pada 31 Desember 2021 dari USD8.801 juta pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh akumulasi kerugian tahun berjalan.

Laporan Laba Rugi Komprehensif

(dalam USD)

| Uraian | 30 Juni | | 31 Desember | |
|--|-----------|-----------|-------------|-------------|
| | 2022 | 2021 | 2021 | 2020 |
| Jumlah Pendapatan | 560.933 | 161.400 | 361.692 | 168.655 |
| Rugi Periode/Tahun Berjalan | (165.646) | (851.413) | (1.384.292) | (2.465.181) |
| Rugi Komprehensif Periode/Tahun Berjalan | (259.862) | (852.326) | (1.371.132) | (2.052.765) |

Periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022 dibandingkan dengan periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2021

Jumlah pendapatan meningkat sebesar 248% menjadi USD560.933 untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022 dari USD161.400 untuk periode yang sama tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh meningkatnya pendapatan komisi. Jumlah rugi periode berjalan menurun sebesar 81% terutama disebabkan oleh berkurangnya beban usaha menjadi USD37.928 dari sebelumnya USD182.597 dan beban penjualan menjadi USD215.310 dari sebelumnya USD524.788.

Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021 dibandingkan dengan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2020

Jumlah pendapatan meningkat sebesar 114% menjadi USD361.692 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari USD168.655 untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh peningkatan pendapatan komisi. Jumlah rugi tahun berjalan membaik sebesar 44% menjadi rugi USD1.384.292 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari rugi USD2.465.181 untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh peningkatan jumlah pendapatan yang diiringi dengan penurunan beban usaha dan beban penjualan. Jumlah rugi komprehensif tahun berjalan membaik sebesar 33% menjadi rugi USD1.371.132 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari rugi USD2.052.765 untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh pengukuran kembali atas kewajiban imbalan pascakerja.

C. GMF AeroAsia

a. Kegiatan Usaha dan Perizinan

GMF AeroAsia didirikan berdasarkan Akta Pendirian Perseroan Terbatas No. 93 tanggal 26 April 2002, yang dibuat di hadapan Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh pengesahan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. C-11685.HT.01.01.TH.2002 tanggal 28 Juni 2002 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan di Kantor Pendaftaran Perseroan Kabupaten/Kota Tangerang No. 0455/BH.30.06/VIII/2002 tanggal 2 Agustus 2002, serta telah diumumkan dalam BNRI No. 78 tanggal 27 September 2002, Tambahan No. 11677. Pendirian GMF AeroAsia ini dimaksudkan untuk melaksanakan dan menunjang kebijakan serta program Pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya, khususnya di bidang jasa perawatan pesawat terbang, perawatan komponen dan kalibrasi, perawatan mesin untuk pesawat dan industri, pembuatan dan perawatan sarana pendukung, jasa engineering, jasa layanan material, logistik, pergudangan dan konsinyasi serta jasa konsultan, pelatihan dan penyediaan tenaga ahli di bidang perawatan pesawat, komponen dan mesin.

Anggaran dasar terakhir GMF AeroAsia adalah sebagaimana tercantum dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat Perubahan Anggaran Dasar No. 2 tanggal 2 September 2022, dibuat di hadapan Shanti Indah Lestari S.H., M.Kn., Notaris di Kabupaten Tangerang, yang telah mendapat persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-0067839.AH.01.02.Tahun 2022 tanggal 20 September 2022 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0187315.AH.01.11.Tahun 2022 tanggal 20 September 2022 ("**Akta No. 2/2022**"). Berdasarkan Akta No. 2/2022, para pemegang saham GMF AeroAsia telah menyetujui perubahan Pasal 3 anggaran dasar GMF AeroAsia dan penyusunan kembali seluruh anggaran dasar GMF AeroAsia.

Berdasarkan anggaran dasar GMF AeroAsia, maksud dan tujuan GMF AeroAsia adalah melaksanakan kegiatan usaha industri pengolahan, perdagangan besar dan eceran, reparasi dan perawatan mobil dan sepeda motor; pengangkutan dan pergudangan, aktivitas profesional, ilmiah, dan teknis; aktivitas penyewaan dan sewa guna usaha tanpa hak opsi, ketenagakerjaan, agen perjalanan dan penunjang usaha lainnya, dan pendidikan.

Kegiatan usaha yang telah benar-benar dijalankan saat ini adalah kegiatan di bidang perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang.

GMF AeroAsia berdomisili di Gedung Manajemen Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Tangerang, Banten.

b. Struktur Permodalan dan Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta No. 2/2022 dan Daftar Pemegang Saham GMF AeroAsia per tanggal 31 Juli 2022, yang dikeluarkan oleh PT Datindo Entrycom, selaku Biro Administrasi Efek yang ditunjuk oleh GMF AeroAsia, struktur permodalan dan susunan pemegang saham terakhir GMF AeroAsia adalah sebagai berikut:

| Keterangan | Nilai Nominal Rp.100,- per Saham | | |
|--------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-------------------|
| | Jumlah Saham (Lembar) | Jumlah Nilai Nominal (Rupiah) | Persentase (%) |
| Modal Dasar | 100.000.000.000 | Rp.10.000.000.000.000,- | |
| Modal Ditempatkan dan Disetor | | | |
| 1. PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk | 25.156.058.796 | Rp.2.515.605.879.600,- | 89,10% |
| 2. PT Aero Wisata | 254.101.604 | Rp.25.410.160.400,- | 0,90% |
| 3. Masyarakat | 2.823.351.100 | Rp.282.335.110.000,- | 10% |
| Jumlah | 28.233.511.500 | Rp.2.282.351.150.000,- | 100% |
| Saham Dalam Portepel | 71.766.488.500 | Rp.7.176.648.850.000,- | |

c. Pengurusan dan Pengawasan

Berdasarkan: (i) Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 3 tanggal 26 November 2021, dibuat dihadapan Shanti Indah Lestari, S.H., M.Kn., Notaris di Kabupaten Tangerang, yang telah diberitahukan kepada dan mendapat laporan penerimaan pemberitahuan dari Menkumham berdasarkan Surat No.AHU-AH.01.03-0478818 tanggal 29 November 2021, didaftarkan pada Daftar Perseroan No.AHU-0209754.AH.01.11.Tahun 2021 tanggal 29 November 2021 dan (ii) Akta No. 2/2022, Susunan Dewan Komisaris dan Direksi GMF adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Rahmat Hanafi
 Komisaris : Maria Kristi Endah Murni
 Komisaris Independen : Ali Gunawan
 Komisaris Independen : Gatot Sulistianoro Dewa Broto
 Komisaris Independen : Agit Atriantio

Direksi

Direktur Utama : Andi Fahrurrozi
 Direktur : Mukhtaris
 Direktur : Pudjo Sarwoko
 Direktur : Salustra Satria
 Direktur : Ananta Widjaja

d. Perizinan

Pada tanggal diterbitkannya Prospektus ini, GMF AeroAsia telah memiliki izin-izin antara lain:

| No. | Perizinan | Nomor dan Tanggal | Masa Berlaku |
|-----|--|--|--|
| 1. | NIB yang dikeluarkan oleh Lembaga OSS. | No. 8120210071807, yang ditetapkan tanggal 10 Oktober 2018 dan perubahan ke-10 pada tanggal 2 Juli 2020. | Berlaku selama GMF AeroAsia menjalankan kegiatan usahanya. |
| 2. | NPWP yang dikeluarkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia Direktorat. | No. 02.239.283.1-093.000, tidak bertanggal. | Berlaku selama GMF AeroAsia menjalankan kegiatan usahanya. |
| 3. | Surat Keterangan Terdaftar, yang dikeluarkan oleh Kepala Seksi Pelayanan Kepala Kantor Wilayah DJP Wajib Pajak Besar KPP Wajib Pajak Besar Empat Jakarta Selatan. | No. S-141KT/WPJ.19/KP.0403/2017, yang diterbitkan pada tanggal 2 Oktober 2017. | Berlaku selama GMF AeroAsia menjalankan kegiatan usahanya. |
| 4. | Surat Pengukuhan Pengusaha Kena Pajak, yang dikeluarkan oleh Kepala Seksi Pelayanan atas nama Kepala Kantor Wilayah DJP Wajib Pajak Besar KPP Wajib Pajak Besar Empat Jakarta Selatan. | No. S-34PKP/WPJ.19/KP.0403/2017, yang diterbitkan pada tanggal 2 Oktober 2017. | Berlaku selama GMF AeroAsia menjalankan kegiatan usahanya. |
| 5. | Izin Usaha (Surat Izin Usaha Perdagangan) yang dikeluarkan oleh Lembaga OSS untuk KBLI 46594 (Perdagangan Besar Alat Transportasi Udara, Suku Cadang, dan Perlengkapannya), KBLI 46599 (Perdagangan Besar Mesin, Peralatan | Tidak bernomor, yang diterbitkan pada tanggal 18 Februari 2020. | Berlaku selama GMF AeroAsia menjalankan kegiatan usahanya. |

| No. | Perizinan | Nomor dan Tanggal | Masa Berlaku |
|-----|---|--|--|
| | dan Perlengkapan Lainnya), KBLI 46900 (Perdagangan Besar Berbagai Macam Barang), dan KBLI 46521 (Perdagangan Besar Suku Cadang Elektronik). | | |
| 6. | Izin Penyelenggara Pusat Logistik Berikat sekaligus Pengusaha Pusat Logistik Berikat yang dikeluarkan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia. | No. 2056/KM.4/2016, yang diterbitkan pada tanggal 18 Oktober 2016. | Berlaku selama GMF AeroAsia menjalankan kegiatan usahanya. |
| 7. | Sertifikat Akreditasi yang dikeluarkan oleh Komite Akreditasi Nasional sehubungan dengan kompetensi GMF AeroAsia sebagai laboratorium kalibrasi. | No. LK-074-IDN, yang diterbitkan pada tanggal 21 Maret 2022. | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan tanggal 20 Maret 2027. |
| 8. | <i>Certificate of Approval</i> AMO yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia sehubungan dengan <i>maintenance organization</i> . | No. 145D-1, yang diterbitkan pada tanggal 28 Desember 2021. | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan tanggal 28 September 2026. |
| 9. | Persetujuan atas AMO Manual yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. | No. AU.010/375/DKPPU-2022, yang diterbitkan pada tanggal 12 Oktober 2022. | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan tanggal yang tidak ditentukan dalam AMO Manual. |
| 10. | Sertifikat Kemampuan yang dikeluarkan oleh Kepala Dislambangjauu Markas Besar Angkatan Udara Dinas Keselamatan Terbang dan Kerja. | No. SLAIK/262-PH/PBJ-01/IV/2016/Dislambangjauu, yang diterbitkan pada tanggal 19 April 2016. | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan tanggal yang tidak ditentukan dalam Sertifikat Kemampuan. |
| 11. | Surat Pernyataan Pelaksanaan Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan. | Tidak bernomor, diterbitkan pada tanggal 19 September 2011. | Berlaku selama GMF AeroAsia menjalankan kegiatan usahanya. |
| 12. | Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup (DELH) yang dikeluarkan oleh Kepala Badan Pengendalian Lingkungan Hidup Kota Tangerang. | No. 660/Kep.083.A-BPLH/2011, yang diterbitkan pada tanggal 23 September 2011. | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan tanggal yang tidak ditentukan dalam DELH. |
| 13. | Izin Lingkungan Rencana Kegiatan Pembangunan Hangar 4 yang dikeluarkan oleh Walikota Tangerang. | No. 660/Kep.347.2-BLH/2015, yang diterbitkan pada tanggal 3 Juni 2015. | Berlaku bersamaan dengan masa berlakunya izin usaha dan/atau kegiatan. |

e. Ikhtisar Data Keuangan Penting

Laporan Posisi Keuangan

(dalam USD)

| Uraian | 30 Juni | 31 Desember | |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2022 | 2021 | 2020 |
| Jumlah Aset | 381.311.131 | 397.415.973 | 520.855.088 |
| Jumlah Liabilitas | 728.622.839 | 735.775.184 | 734.885.372 |
| Jumlah Ekuitas | (347.311.708) | (338.359.211) | (214.030.284) |

Jumlah aset menurun sebesar 4% menjadi USD381.311.131 pada 30 Juni 2022 dari USD397.415.973 pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh penurunan jumlah kas dan setara kas serta penurunan nilai aset tetap. Jumlah liabilitas menurun sebesar 1% menjadi USD728.622.839 pada 30 Juni 2022 dari USD735.775.184 pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh penurunan jumlah utang usaha. Jumlah negatif ekuitas meningkat sebesar 3% menjadi minus USD347.311.708 pada 30 Juni 2022 dari minus USD338.359.211 pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh akumulasi kerugian.

Posisi pada tanggal 31 Desember 2021 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2020

Jumlah aset menurun sebesar 24% menjadi USD397.415.973 pada 31 Desember 2021 dari USD520.855.088 pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh menurunnya piutang usaha dan nilai persediaan. Jumlah liabilitas meningkat sebesar 0,12% menjadi USD735.775.184 pada 31 Desember 2021 dari USD734.885.372 pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh meningkatnya jumlah pinjaman jangka panjang. Jumlah negatif ekuitas meningkat sebesar 58% menjadi minus USD338.359.211 pada 31 Desember 2021 dari minus USD214.030.284 pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh akumulasi kerugian.

Laporan Laba Rugi Komprehensif

(dalam USD)

| Uraian | 30 Juni | | 31 Desember | |
|---|--------------|--------------|---------------|---------------|
| | 2022 | 2021 | 2021 | 2020 |
| Jumlah Pendapatan | 95.802.302 | 114.324.433 | 210.593.315 | 253.841.435 |
| Rugi) Periode/Tahun Berjalan | (10.959.186) | (27.441.656) | (127.351.803) | (328.760.804) |
| Rugi) Komprehensif Periode/Tahun Berjalan | (8.940.896) | (26.162.463) | (124.328.927) | (325.907.369) |

Periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022 dibandingkan dengan periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2021

Jumlah pendapatan menurun sebesar 16% menjadi USD95.802.302 untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022 dari USD114.324.433 untuk periode yang sama tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh menurunnya pendapatan dari Grup. Jumlah rugi periode berjalan menurun sebesar 60% menjadi USD10.959.186 untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022 dari USD27.441.656 untuk periode yang sama tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh menurunnya jumlah beban usaha. Jumlah rugi komprehensif periode berjalan menurun sebesar 66% menjadi USD8.940.896 untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022 dari USD26.162.463 untuk periode yang sama tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh pengukuran kembali liabilitas imbalan pascakerja.

Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021 dibandingkan dengan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2020

Jumlah pendapatan menurun sebesar 17% menjadi USD210.593.315 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari USD253.841.435 untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh penurunan pendapatan dari Grup akibat restrukturisasi armada. Jumlah rugi tahun berjalan membaik sebesar 61% menjadi rugi USD127.351.803 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari rugi USD328.760.804 untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh penurunan nilai beban usaha. Jumlah rugi komprehensif tahun berjalan mengalami perbaikan sebesar 62% menjadi USD124.328.927 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari USD325.907.369 untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh pengukuran kembali liabilitas imbalan pascakerja.

D. Asyst

a. Kegiatan Usaha dan Perizinan

Asyst didirikan dengan nama PT Lufthansa Systems Indonesia berdasarkan Akta Pendirian No. 7 tanggal 9 Juni 2005, yang dibuat di hadapan Adrian Djuaini, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh pengesahan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. C-21017 HT.01.01.TH.2005 tanggal 29 Juli 2005, telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. 2101/BH 09.06/VIII/2005 tanggal 8 Agustus 2005, serta telah diumumkan dalam BNRI No. 66 tanggal 19 Agustus 2005, Tambahan No. 8827.

Anggaran dasar terakhir Asyst adalah sebagaimana tercantum dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 11 tanggal 20 September 2022, dibuat dihadapan Eira Aurelia Hollanda, S.H. Notaris di Kabupaten Bogor, telah mendapat persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-0067879.AH.01.02.Tahun 2022 tanggal 21 September 2022 No. AHU-0187459.AH.01.11.Tahun 2022 tanggal 21 September 2022 ("Akta No. 11/2022"). Berdasarkan Akta No. 11/2022, para pemegang saham Asyst telah menyetujui perubahan Pasal 3 anggaran dasar Asyst.

Kegiatan usaha Asyst meliputi informasi dan komunikasi, aktivitas jasa, dan perdagangan.

Kegiatan usaha yang telah benar-benar dijalankan saat ini adalah kegiatan di bidang penyediaan teknologi informasi.

Asyst berdomisili di Jl. Gunung Sahari Raya No. 52, Jakarta Pusat, DKI Jakarta.

b. Struktur Permodalan dan Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham Di Luar Rapat No. 58 tanggal 31 Desember 2020, yang dibuat dihadapan Eira Aurelia Hollanda, S.H., Notaris di Kabupaten Bogor, yang telah disetujui oleh Menkumham berdasarkan Surat Keputusan Persetujuan Perubahan Anggaran Dasar No. AHU-0003641.AH.01.02.TAHUN 2021 tanggal 20 Januari 2021 dan telah diberitahukan kepada Menkumham berdasarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar No. AHU-AH.01.03-0033991 tertanggal 20 Januari 2021, yang telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0010978.AH.01.11.Tahun 2021 tanggal 20 Januari 2021, struktur permodalan dan susunan pemegang saham terakhir Asyst adalah sebagai berikut:



| Keterangan | Nilai Nominal Rp.9.495,- per Saham | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|-------------------|
| | Jumlah Saham (Lembar) | Jumlah Nilai Nominal (Rupiah) | Persentase (%) |
| Modal Dasar | 25.585.840 | Rp242.937.550.800,- | |
| Modal Ditempatkan dan Disetor | | | |
| 1. PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk | 19.916.269 | Rp.189.104.974.155,- | 89,74% |
| 2. PT Aero Wisata | 2.276.765 | Rp.21.617.883.675,- | 10,26% |
| Jumlah | 22.193.034 | Rp.210.722.857.830,- | 100% |
| Saham Dalam Portepel | 3.392.806 | Rp.32.214.692.970,- | |

c. Pengurusan dan Pengawasan

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham No. 57 tanggal 25 Oktober 2019, 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.01.03-0356237 tanggal 6 November 2019 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0212902.AH.01.11.TAHUN 2019 tanggal 6 November 2019 dan Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham No. 05 tanggal 11 Oktober 2021, yang dibuat di hadapan Eira Aurelia Hollanda, S.H., Notaris di Kabupaten Bogor, yang telah diberitahukan kepada Menkumham sebagaimana ternyata dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.03-0460255 tanggal 13 Oktober 2021 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0177513.AH.01.11.Tahun 2021 tanggal 13 Oktober 2021, susunan Dewan Komisaris dan Direksi Asyst adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Tumpal Manumpak Hutapea
 Komisaris : Ade R Susardi

Direksi

Direktur Utama : Achmad Royhan
 Direktur : Sholekan

d. Perizinan

Pada tanggal diterbitkannya Prospektus ini, Asyst telah memiliki izin-izin antara lain:

| No. | Perizinan | Nomor dan Tanggal | Masa Berlaku |
|-----|--|--|---|
| 1. | NIB yang dikeluarkan oleh Lembaga OSS. | No. 0220208790266, yang ditetapkan tanggal 6 Juli 2020 dengan perubahan ke-3 pada tanggal 25 April 2022 | Berlaku selama Asyst menjalankan kegiatan usahanya. |
| 2. | NPWP yang dikeluarkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Pajak. | No. 02.194.466.5-093.000, tidak bertanggal. | Berlaku selama Asyst menjalankan kegiatan usahanya. |
| 3. | Persetujuan Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang yang dikeluarkan oleh Gubernur DKI Jakarta Kepala DPMPPTSP. | No. 25042210213171025, No. 25042210213171015, No. 25042210213171019, No. 25042210213171021, dan No. 25042210213171026, yang diterbitkan pada tanggal 25 April 2022. No. 26042210213171028, No. 26042210213171027, No. 26042210213171025, No. 26042210213171023, dan No. 26042210213171019, yang diterbitkan pada tanggal 26 April 2022. | Berlaku selama 3 (tiga) tahun terhitung sejak penerbitan dan dapat diperpanjang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. |
| 4. | Sertifikat Standar yang dikeluarkan oleh Kepala DPMPPTSP Provinsi DKI Jakarta atas nama Gubernur DKI Jakarta untuk KBLI No. 62090 (Aktivitas Teknologi Informasi Dan Jasa Komputer Lainnya). | No. 02202087902660006 tanggal 26 April 2022. | Berlaku selama Asyst menjalankan kegiatan usahanya. |
| 5. | Sertifikat Standar yang dikeluarkan oleh Kepala DPMPPTSP Provinsi DKI Jakarta atas nama Gubernur DKI Jakarta untuk | No. 02202087902660005 tanggal 27 April 2022 | Berlaku selama Asyst menjalankan kegiatan usahanya. |

| No. | Perizinan | Nomor dan Tanggal | Masa Berlaku |
|-----|--|---|--|
| | KBLI No. 63112 (Aktivitas Hosting dan YBDI) yang belum terverifikasi. | | |
| 6. | TDPSE yang dikeluarkan oleh Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal atas nama Menteri Komunikasi dan Informatika, untuk sistem elektronik Kargo Hermes Soft (KBLI No. 61200 - Aktivitas Telekomunikasi Tanpa Kabel). | No. 002630.02/DJAI.PSE/04/2022 tanggal 27 April 2022 | Berlaku selama Asyst menjalankan kegiatan usahanya. |
| 7. | TDPSE yang dikeluarkan oleh Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal atas nama Menteri Komunikasi dan Informatika, untuk sistem elektronik Kargo Hermes Soft (KBLI 46512 - Perdagangan Besar Piranti Lunak). | No. 002630.01/DJAI.PSE/04/2022 tanggal 27 April 2022 | Berlaku selama Asyst menjalankan kegiatan usahanya. |
| 8. | Sertifikat Badan Usaha Jasa Pelaksana Konstruksi ("SBU") yang dikeluarkan oleh Kamar Dagang dan Industri Jakarta Pusat untuk jasa pemborongan perangkat keras, jasa pengembangan konten, jasa pengembang aplikasi, dan jasa pemborongan perangkat lunak. | No. 1-0901-000-1079946 tanggal 26 April 2022. | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan 26 April 2023. |
| 9. | SBU yang dikeluarkan oleh Kamar Dagang dan Industri Jakarta Pusat untuk rekayasa industri teknologi informasi dan jasa konsultan perangkat lunak: komputer. | No. 1-0901-000-1079947 tanggal 26 April 2022. | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan 26 April 2023. |
| 10. | SBU yang dikeluarkan oleh Kamar Dagang dan Industri Jakarta Pusat untuk teknologi informasi, jasa pemasok perangkat keras, dan jasa pemasok aplikasi. | No. 1-0901-000-1079948 tanggal 26 April 2022. | Berlaku untuk jangka waktusampai dengan 26 April 2023. |
| 11. | SBU yang dikeluarkan oleh Kamar Dagang dan Industri Jakarta Pusat untuk jasa konsultan perangkat keras: komputer, jasa konsultan: aplikasi komputer, dan jasa teknologi dan sistem informasi. | No. 1-0901-000-1079949 tanggal 26 April 2022. | Berlaku untuk jangka waktusampai dengan 26 April 2023. |
| 12. | SBU yang dikeluarkan oleh Kamar Dagang dan Industri Jakarta Pusat untuk jasa pemasok perangkat lunak, jasa pemeliharaan perangkat keras, jasa pemeliharaan aplikasi, dan jasa pemeliharaan perangkat lunak. | No. 1-0901-000-1079952 tanggal 26 April 2022. | Berlaku untuk jangka waktusampai dengan 26 April 2023. |
| 13. | Surat Pernyataan Kesanggupan Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup (SPPL) yang dikeluarkan oleh Gubernur DKI Jakarta. | No. 26042201131710030, yang diterbitkan pada tanggal 26 April 2022. | Berlaku untuk jangka waktu yang tidak ditentukan dalam SPPL. |
| 14. | Pernyataan Mandiri Menjaga Keselamatan, Keamanan, Kesehatan, dan Pelestarian Fungsi Lingkungan (K3L), yang tersimpan secara elektronik di dalam sistem OSS. | Tidak bernomor, yang diterbitkan pada tanggal 28 April 2022. | Berlaku untuk jangka waktu yang tidak ditentukan dalam K3L. |
| 15. | Pernyataan Mandiri Kesiapan Memenuhi Standar Usaha yang dikeluarkan oleh Asyst. | Tidak bernomor, yang diterbitkan pada tanggal 28 April 2022. | Berlaku untuk jangka waktu yang tidak ditentukan dalam Pernyataan Mandiri. |

e. Ikhtisar Data Keuangan Penting

Laporan Posisi Keuangan

(dalam jutaan Rupiah)

| Uraian | 30 Juni 2022 | 31 Desember | |
|-------------------|-----------------|-------------|----------|
| | | 2021 | 2020 |
| Jumlah Aset | 78.973 | 90.227 | 129.206 |
| Jumlah Liabilitas | 141.602 | 142.052 | 146.543 |
| Jumlah Ekuitas | (62.629) | (51.825) | (17.337) |

Posisi pada tanggal 30 Juni 2022 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2021

Jumlah aset menurun sebesar 12% menjadi Rp78.973 juta pada 30 Juni 2022 dari Rp90.227 juta pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh penurunan jumlah kas dan setara kas serta penurunan nilai aset tetap. Jumlah liabilitas menurun sebesar 0,3% menjadi Rp141.602 juta pada 30 Juni 2022 dari Rp142.052 juta pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh penurunan Liabilitas sewa pembiayaan. Jumlah negatif ekuitas meningkat sebesar 21% menjadi minus Rp62.629 juta pada 30 Juni 2022 dari minus Rp51.825 juta pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh akumulasi perolehan akumulasi kerugian.

Posisi pada tanggal 31 Desember 2021 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2020

Jumlah aset menurun sebesar 30% menjadi Rp90.227 juta pada 31 Desember 2021 dari Rp129.206 juta pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh penurunan nilai piutang usaha dan piutang lain-lain. Jumlah liabilitas menurun sebesar 3% menjadi Rp142.052 juta pada 31 Desember 2021 dari Rp146.543 juta pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh penurunan liabilitas sewa dan akrual. Jumlah negatif ekuitas menurun sebesar 199% menjadi minus Rp51.825 juta pada 31 Desember 2021 dari minus Rp17.337 juta pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh akumulasi kerugian pada periode Desember 2021.

Laporan Laba Rugi Komprehensif

(dalam jutaan Rupiah)

| Uraian | 30 Juni | | 31 Desember | |
|--|----------|----------|-------------|-----------|
| | 2022 | 2021 | 2021 | 2020 |
| Jumlah Pendapatan | 25.829 | 62.987 | 89.396 | 86.526 |
| Rugi Periode/Tahun Berjalan | (10.804) | (11.544) | (35.787) | (198.831) |
| Rugi Komprehensif Periode/Tahun Berjalan | (10.804) | (11.544) | (34.488) | (199.686) |

Periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022 dibandingkan dengan periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2021

Jumlah pendapatan menurun sebesar 58,99% menjadi Rp25.829 juta untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022 dari Rp62.987 juta untuk periode yang sama tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh penurunan pendapatan dari Perseroan. Jumlah rugi periode berjalan meningkat sebesar 6,41% menjadi rugi Rp10.804 juta untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022 dari rugi Rp11.544 juta untuk periode yang sama tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh penurunan beban usaha.

Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021 dibandingkan dengan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2020

Jumlah pendapatan meningkat sebesar 3% menjadi Rp89.396 juta untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari Rp86.526 juta untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh peningkatan pendapatan dari Grup. Jumlah rugi tahun berjalan membaik sebesar 82% menjadi rugi Rp35.788 juta untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari rugi Rp198.831 juta untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh tidak adanya akun penghapusan piutang di 31 Desember 2021, dimana sebelumnya di 2020 terdapat akun tersebut, selanjutnya disebabkan oleh penurunan beban gaji dan tunjangan serta beban umum dan administrasi. Jumlah rugi komprehensif tahun berjalan menurun sebesar 83% menjadi rugi Rp34.488 juta untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari rugi Rp199.686 juta untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh pengukuran kembali kewajiban imbalan pascakerja.

E. Citilink

a. Kegiatan Usaha dan Perizinan

Citilink didirikan berdasarkan Akta No. 01 tanggal 6 Januari 2009 yang dibuat di hadapan Arianti Natakusumah, SH, Notaris di Jakarta. Akta pendirian tersebut telah disahkan oleh Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dalam surat keputusannya No. AHU-14555.AH.01.01 Tahun 2009 tanggal 22 April 2009 serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 1 tanggal 3 Januari 2012, Tambahan No. 6. Anggaran Dasar Perseroan telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta No. 179 tanggal 31 Mei 2018 yang dibuat di hadapan Jose Dima Satria, SH, Notaris di Jakarta. Perubahan Anggaran Dasar telah diberitahukan kepada dan diterima oleh Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat No. AHU-AH.01.03-0217058 tanggal 29 Juni 2018.

Berdasarkan anggaran dasar Citilink, maksud dan tujuan Citilink ialah melakukan melaksanakan kegiatan usaha dibidang jasa angkutan udara niaga/komersial berbiaya murah (*low cost*), 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 menerapkan prinsip-prinsip perseroan terbatas.

Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut, Citilink dapat melaksanakan kegiatan usaha 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. Jasa penunjang operasional angkutan udara niaga;
4. Jasa layanan sistem informasi yang berkaitan dengan industri penerbangan;
5. Jasa layanan konsultasi yang berkaitan dengan industri penerbangan;
6. Jasa layanan pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun pihak ketiga;
7. Jasa penjualan paket wisata; dan
8. Kegiatan usaha lainnya dengan melakukan optimalisasi pemanfaatan sumber daya Citilink.

Kegiatan usaha yang telah benar-benar dijalankan saat ini adalah kegiatan di bidang jasa angkutan udara.

Citilink berdomisili di Gedung Support Management GM Aera Perkantoran Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Tangerang, Banten.

b. Struktur Permodalan dan Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 62 tanggal 26 Oktober 2017, dibuat di hadapan Jose Dima Satria, S.H., M.Kn., Notaris di Kota Administrasi Jakarta Selatan, yang telah mendapat persetujuan Menkumham berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-0023627.AH.01.02.TAHUN 2017 tanggal 13 November 2017, yang telah diberitahukan kepada Menkumham berdasarkan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar No. AHU-AH.01.03-0190025 tanggal 13 November 2017 dan keduanya telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan pada Kemenkumham di bawah No. AHU-0143128.AH.01.11.TAHUN 2017 tanggal 13 November 2017 ("**Akta No. 62/2017**"), struktur permodalan dan susunan pemegang saham terakhir Citilink adalah sebagai berikut:

| Keterangan | Nilai Nominal Rp100 per saham | | |
|---|-------------------------------|---------------------------|----------------|
| | Jumlah Saham | Jumlah Nilai Nominal (Rp) | Persentase (%) |
| Modal Dasar | 3.700.000 | 3.700.000.000.000 | |
| Modal Ditempatkan dan Modal Disetor | | | |
| - Perseroan | 1.812.893 | 1.812.893.000.000 | 98,65 |
| - Aerowisata | 24.750 | 24.750.000.000 | 1,35 |
| Jumlah Modal Ditempatkan dan Modal Disetor | 1.837.643 | 1.837.643.000.000 | 100,00 |
| Saham Dalam Portepel | 1.862.357 | 1.862.357.000.000 | |

c. Pengurusan dan Pengawasan

Susunan pengurus Citilink berdasarkan: (i) Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 35 tanggal 25 Februari 2022, dibuat dihadapan Arry Supratno, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta, yang telah diberitahukan kepada dan mendapat laporan penerimaan pemberitahuan dari Menkumham berdasarkan Surat No.AHU-AH.01.03-0134654 tanggal 01 Maret 2022, didaftarkan pada Daftar Perseroan No.AHU-0041411.AH.01.11.Tahun 2022 tanggal 01 Maret 2022; dan (ii) Akta No. 15 tanggal 9 September 2022 dibuat di hadapan Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta yang telah diberitahukan

kepada dan mendapat laporan penerimaan pemberitahuan dari Menkumham berdasarkan Surat No.AHU-AH.01.09-0056313 tanggal 19 September 2022, didaftarkan pada Daftar Perseroan No.AHU-0185878.AH.01.11.Tahun 2022 tanggal 19 September 2022, adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Prasetyo
 Komisaris : Zainal Rahman
 Komisaris : Adita Irawati
 Komisaris : Bambang Gutomo

Direksi

Direktur Utama : Dewa Kadek Rai
 Direktur : Ichwan Agus
 Direktur : Erlangga Sakti
 Direktur : Arief Adhi Sanjaya
 Direktur : Jaka Ari Triyoga

a. Perizinan

Pada tanggal diterbitkannya Prospektus ini, Citilink telah memiliki izin-izin antara lain:

| No. | Perizinan | Nomor dan Tanggal | Masa Berlaku |
|-----|---|--|--|
| 1. | NIB yang dikeluarkan oleh Lembaga OSS. | No. 8120211102893, yang ditetapkan tanggal perubahan ke-6 pada tanggal 29 November 2018. | Berlaku selama Citilink menjalankan kegiatan usahanya. |
| 2. | NPWP yang dikeluarkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Pajak. | No. 02.827.597.2-093.000, yang terdaftar pada tanggal 1 April 2012. | Berlaku selama Citilink menjalankan kegiatan usahanya. |
| 3. | Surat Pengukuhan Pengusaha Kena Pajak yang dikeluarkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Pajak. | No. PEM-01210/WPJ.19/KP.0403/2012, tidak bertanggal. | Berlaku selama Citilink menjalankan kegiatan usahanya. |
| 4. | Surat Keterangan Terdaftar yang dikeluarkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Pajak. | No. PEM-00982/WPJ.19/KP.0403/2012, yang terdaftar pada tanggal 1 April 2012. | Berlaku selama Citilink menjalankan kegiatan usahanya. |
| 5. | Sertifikat Tipe (Validasi) yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk tipe pesawat A320, A330, ATR, dan B737. | Tipe A320: No. 061 dan No. A111, Tipe A330: No. A112, Tipe ATR: No. A021, dan Tipe B737: No. A009, yang diterbitkan pada tanggal sebagaimana tercantum dalam Sertifikat Tipe (Validasi). | Berlaku untuk jangka waktu yang tidak ditentukan dalam Sertifikat Tipe (Validasi). |
| 6. | Sertifikat Pendaftaran (CoR) yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk tipe pesawat A320, A330, ATR, dan B737. | Terdapat CoR untuk setiap tipe pesawat yang diterbitkan pada tanggal sebagaimana tercantum dalam CoR. | Berlaku untuk jangka waktu sebagaimana tercantum dalam CoR masing-masing tipe pesawat. |
| 7. | Sertifikat Kelaikudaraan (CoA) yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk tipe pesawat A320, A330, ATR, dan B737. | Terdapat CoA untuk setiap tipe pesawat yang diterbitkan pada tanggal sebagaimana tercantum dalam CoA. | Berlaku untuk jangka waktu sebagaimana tercantum dalam CoA masing-masing tipe pesawat. |
| 8. | Izin Radio (<i>Radio Permit</i>) yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Sumber Daya dan Perangkat Pos dan Informatika Direktorat Operasi Sumber Daya untuk tipe pesawat A320, A330, ATR, dan B737. | Terdapat Izin Radio untuk setiap tipe pesawat yang diterbitkan pada tanggal sebagaimana tercantum dalam Izin Radio. | Berlaku untuk jangka waktu sebagaimana tercantum dalam Izin Radio masing-masing tipe pesawat. |
| 9. | Sertifikat Kebisingan (<i>Noise Certificate</i>) yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk | Terdapat Sertifikat Kebisingan untuk setiap tipe pesawat yang diterbitkan pada tanggal sebagaimana tercantum dalam Sertifikat Kebisingan. | Berlaku untuk jangka waktu sebagaimana tercantum dalam Sertifikat Kebisingan masing-masing tipe pesawat. |

| No. | Perizinan | Nomor dan Tanggal | Masa Berlaku |
|-----|---|--|--|
| | tipe pesawat A320, A330, ATR, dan B737. | | |
| 10. | Surat Izin Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. | No. SIAU/NB – 027 tanggal 6 April 2022 | Berlaku selama Citilink menjalankan kegiatan usahanya. |
| 11. | Sertifikat Operator Pesawat Udara yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. | No. AOC/121-046 pada bulan Juni 2012 | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan 22 Juni 2027 |
| 12. | Persetujuan Rute Penerbangan yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. | Terdapat 131 persetujuan Rute Penerbangan. | Berlaku untuk jangka waktu sampai dengan antara tanggal 23 Oktober 2022 sampai dengan 29 Oktober 2022 |
| 13. | Persetujuan atas <i>Operations Specifications</i> (Opspec) yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. | Tidak bernomor, yang diterbitkan pada tanggal 3 Juni 2022 dan 30 Juni 2022. | Berlaku untuk jangka waktu yang tidak dinyatakan dalam Opspec. |
| 14. | Perizinan Sehubungan Dengan Personel Pesawat Udara yang mencakup Pilot, Awak Kabin, dan <i>Engineer</i> . | Nomor lisensi dan tanggal sebagaimana yang tercantum dalam masing-masing daftar lisensi Pilot, Awak Kabin, dan <i>Engineer</i> . | Berlaku untuk jangka waktu sebagaimana tercantum dalam daftar lisensi Pilot, Awak Kabin, dan <i>Engineer</i> . |
| 15. | Overflying Permit yang dikeluarkan oleh masing-masing negara. | Terdapat Overflying Permit untuk masing-masing negara yang dilewati oleh Pesawat Udara Citilink pada tanggal sebagaimana yang tercantum dalam masing-masing Overflying Permit. | Berlaku untuk jangka waktu sebagaimana tercantum dalam Overflying Permit. |

b. Ikhtisar Data Keuangan Penting

Laporan Posisi Keuangan

(dalam USD)

| Uraian | 30 Juni | 31 Desember | |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2022 | 2021 | 2020 |
| Jumlah Aset | 2.056.027.686 | 2.116.038.842 | 2.448.118.520 |
| Jumlah Liabilitas | 2.688.120.480 | 2.761.297.807 | 2.737.075.629 |
| Jumlah Ekuitas | (632.092.794) | (645.258.965) | (288.957.109) |

Posisi pada tanggal 30 Juni 2022 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2021

Jumlah aset menurun sebesar 3% menjadi USD2.056.027.686 pada 30 Juni 2022 dari USD2.116.038.842 pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan dampak penurunan nilai aset tetap dan aset hak-guna dan kenaikan kas dan setara kas. Jumlah liabilitas menurun sebesar 3% menjadi USD2.688.120.480 pada 30 Juni 2022 dari USD2.761.297.807 pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh kenaikan utang usaha dan liabilitas estimasi biaya pengembalian dan perawatan pesawat, serta penurunan liabilitas sewa. Jumlah ekuitas meningkat sebesar 2% menjadi minus USD632.092.794 pada 30 Juni 2022 dari minus USD645.258.965 pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh akumulasi perolehan saldo laba.

Posisi pada tanggal 31 Desember 2021 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2020

Jumlah aset menurun sebesar 14% menjadi USD2.116.038.842 pada 31 Desember 2021 dari USD2.448.118.520 pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh penurunan nilai kas dan setara kas serta penurunan nilai aset tetap. Jumlah liabilitas meningkat sebesar 1% menjadi USD2.761.297.807 pada 31 Desember 2021 dari USD2.737.075.629 pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh penurunan nilai utang usaha. Jumlah ekuitas menurun sebesar 123% menjadi minus USD645.258.965 pada 31 Desember 2021 dari minus USD288.957.109 pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh akumulasi kerugian.

**Laporan Laba Rugi Komprehensif**

(dalam USD)

| Uraian | 30 Juni | | 31 Desember | |
|---|-------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2022 | 2021 | 2021 | 2020 |
| Jumlah Pendapatan | 323.644.392 | 202.513.851 | 433.099.783 | 343.387.518 |
| Laba (Rugi) Periode/Tahun Berjalan | 12.984.129 | (182.934.443) | (357.001.255) | (306.835.872) |
| Laba (Rugi) Komprehensif Periode/Tahun Berjalan | 13.166.171 | (182.931.330) | (356.301.856) | (306.537.256) |

Periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022 dibandingkan dengan periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2021

Jumlah pendapatan meningkat sebesar 60% menjadi USD323.644.392 untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022 dari USD202.513.851 untuk periode yang sama tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh meningkatnya pendapatan dari angkutan berjadwal. Jumlah laba periode berjalan meningkat sebesar 107% menjadi USD12.984.129 untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022 dari rugi USD182.934.443 untuk periode yang sama tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh meningkatnya jumlah pendapatan lain-lain bersih. Jumlah laba komprehensif periode berjalan meningkat sebesar 107% menjadi USD13.166.171 untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022 dari rugi USD182.931.330 untuk periode yang sama tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh nilai pengukuran kembali atas kewajiban imbalan pasca-kerja dan penghasilan komprehensif lain setelah pajak.

Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021 dibandingkan dengan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2020

Jumlah pendapatan meningkat sebesar 26% menjadi USD433.099.783 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari USD343.387.518 untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh meningkatnya pendapatan dari penumpang dan cargo. Jumlah rugi tahun berjalan menurun sebesar 16% menjadi rugi USD357.001.255 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari rugi USD306.835.872 untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh beban usaha, beban keuangan dan beban lain-lain, serta manfaat pajak penghasilan. Jumlah rugi komprehensif tahun berjalan menurun sebesar 16% menjadi rugi USD356.301.856 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari rugi USD306.537.256 untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh pengukuran kembali atas kewajiban imbalan pascakerja.

F. GIHF**a. Kegiatan Usaha dan Perizinan**

GIHF resmi didirikan dan terdaftar pada tanggal 23 Desember 2013 sebagai Perseroan terbatas (Société par Actions Simplifiée/S.A.S.) yang memegang peranan sebagai Unit Bisnis Strategis (SBU) dari Perseroan. Saat ini, GIHF dimiliki sepenuhnya oleh Perseroan sebagai pemegang saham tunggal dengan modal sejumlah €1.000.000 mewakili 1.000.000 saham dengan nilai nominal sebesar €1 per saham.

GIHF resmi terdaftar dan dapat beroperasi di Perancis pada tanggal 26 Januari 2014 dengan bernomorkan 799 887 765 RCS Paris. Sebagai Perusahaan Anak, kegiatan usaha GIHF meliputi agen wisata (*tour & travel*), penjualan tiket pesawat, serta sewa menyewa pesawat. GIHF memiliki misi untuk menyediakan ragam pilihan liburan terbaik dari berbagai penyedia layanan wisata terpilih untuk wisatawan dan korporasi yang berdomisili di Paris, Perancis.

Kegiatan usaha yang telah benar-benar dijalankan saat ini adalah biro perjalanan wisata, penjualan tiket dan jasa penyewaan pesawat.

GIHF berdomisili di 255, Rue Saint-Honore 75001, Paris, Perancis.

b. Struktur Permodalan dan Kepemilikan Saham

| Pemegang Saham | Penyertaan Modal (€) | Jumlah Saham | Persentase (%) |
|-----------------------------------|----------------------|--------------|----------------|
| PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk | 1.000.000 | 1.000.000 | 100,00 |

c. Pengurusan dan Pengawasan

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi GIHF pada tanggal diterbitkannya Prospektus ini berdasarkan *sole shareholder decisions of the Company* tertanggal 15 September 2021 adalah sebagai berikut:

Direksi
Direktur : Dewa Kadek Rai

d. Perizinan

Pada tanggal diterbitkannya Prospektus ini, GIHF memiliki izin-izin antara lain *incorporation certificate* (*certificat d'immatriculation*) yang menunjukkan bahwa GIHF terdaftar dalam *travel agency registry* (*registre des opérateurs de voyage et de séjour*) dengan nomor IM075150034 dimana menunjukkan bahwa *incorporation certificate* tersebut berlaku sampai dengan 4 Mei 2024.

e. Ikhtisar Data Keuangan Penting

Laporan Posisi Keuangan

(dalam USD)

| Uraian | 30 Juni | 31 Desember | |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2022 | 2021 | 2020 |
| Jumlah Aset | 2.302.366.987 | 5.171.872.886 | 5.053.234.770 |
| Jumlah Liabilitas | 2.292.529.322 | 5.160.484.128 | 5.044.531.459 |
| Jumlah Ekuitas | 9.837.666 | 11.388.758 | 8.703.311 |

Posisi pada tanggal 30 Juni 2022 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2021

Jumlah aset menurun sebesar 55% menjadi USD2.302.366.987 pada 30 Juni 2022 dari USD5.171.872.886 pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh penurunan nilai piutang usaha dan jumlah pajak dibayar dimuka. Jumlah liabilitas menurun sebesar 56% menjadi USD2.292.529.322 pada 30 Juni 2022 dari USD5.160.484.128 pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh penurunan jumlah liabilitas sewa bagian lancar akibat diterapkannya PSAK 73. Jumlah ekuitas menurun sebesar 14% menjadi USD9.837.666 pada 30 Juni 2022 dari USD11.388.758 pada 31 Desember 2021 terutama disebabkan oleh akumulasi kerugian.

Posisi pada tanggal 31 Desember 2021 dibandingkan dengan posisi pada tanggal 31 Desember 2020

Jumlah aset meningkat sebesar 2% menjadi USD5.171.872.886 pada 31 Desember 2021 dari USD5.053.234.770 pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh peningkatan nilai piutang usaha. Jumlah liabilitas meningkat sebesar 2% menjadi USD5.160.484.128 pada 31 Desember 2021 dari USD5.044.531.459 pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh peningkatan utang usaha dan liabilitas sewa. Jumlah ekuitas meningkat sebesar 31% menjadi USD11.388.758 pada 31 Desember 2021 dari USD8.703.311 pada 31 Desember 2020 terutama disebabkan oleh akumulasi perolehan saldo laba.

Laporan Laba Rugi Komprehensif

(dalam USD)

| Uraian | 30 Juni | | 31 Desember | |
|---|-------------|---------|-------------|-----------|
| | 2022 | 2021 | 2021 | 2020 |
| Jumlah Pendapatan | 249.142 | 16.473 | 66.907 | 3.094.442 |
| Laba (Rugi) Periode/Tahun Berjalan | (1.551.092) | 628.826 | 2.685.447 | 1.073.548 |
| Laba (Rugi) Komprehensif Periode/Tahun Berjalan | (1.551.092) | 628.826 | 2.685.447 | 1.073.548 |

Periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022 dibandingkan dengan periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2021

Jumlah pendapatan meningkat sebesar 1.412% menjadi USD249.142 untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022 dari USD16.473 untuk periode yang sama tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh peningkatan pendapatan atas *tour and travel*. Jumlah (rugi)/laba periode berjalan dan rugi komprehensif periode berjalan menurun sebesar 347% menjadi rugi USD1.551.092 untuk periode enam bulan yang berakhir pada 30 Juni 2022 dari laba USD628.826 untuk periode yang sama tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh beban usaha.

Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021 dibandingkan dengan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2020

Jumlah pendapatan menurun sebesar 98% menjadi USD66.907 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari USD3.094.442 untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh penurunan pendapatan sewa mesin pesawat. Jumlah laba tahun berjalan dan laba tahun berjalan komprehensif tahun berjalan meningkat sebesar 150% menjadi USD2.685.447 untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2021 dari USD1.073.548 untuk tahun sebelumnya terutama disebabkan oleh pendapatan lain-lain.

9. Perkara Hukum yang Dihadapi Perseroan serta Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan dan Perusahaan Anak

Permohonan Peninjauan Kembali atas Putusan Homologasi

Pada tanggal 22 Oktober 2021, suatu permohonan PKPU (“Permohonan PKPU”) diajukan terhadap Perseroan oleh salah satu kreditornya dengan nomor perkara No. 425/Pdt.Sus-PKPU/2012/PN.Niaga.Jkt.Pst. Majelis Hakim di Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengabulkan permohonan PKPU dan menetapkan Perseroan dalam status PKPU sementara, sebagaimana ditetapkan dalam Putusan Pengadilan No. 425/Pdt.Sus-PKPU/2021/PN.Niaga.Jkt.Pst (“Putusan PKPU”) yang dibacakan di hadapan Pengadilan pada tanggal 9 Desember 2021 (“Tanggal Putusan PKPU”). Perseroan telah menjalani proses PKPU Sementara dan perpanjangannya yang diberikan melalui proses hukum PKPU tetap dengan jadwal dan agenda yang ditentukan oleh Tim Pengurus dan Hakim Pengawas.

Isi rencana perdamaian telah dipaparkan kepada para kreditor dan dalam rapat kreditor yang diadakan pada tanggal 17 Juni 2022 di Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, para kreditor terverifikasi telah memberikan suara yang menyetujui rencana perdamaian yang diusulkan oleh Perseroan (“Perjanjian Perdamaian”). Rencana Perdamaian juga telah dihomologasi dan disahkan oleh Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat melalui putusan No. 425/Pdt.Sus-PKPU/2021/PN.Niaga.Jkt.Pst tanggal 27 Juni 2022 (“Putusan Homologasi”).

Berdasarkan Pasal 286 Undang-Undang Kepailitan, maka Perjanjian Perdamaian yang telah disahkan tersebut mengikat semua kreditor, kecuali kreditor separatis yang tidak menyetujui rencana perdamaian. Dalam proses PKPU Perseroan, tidak terdapat kreditor separatis.

Sesuai dengan keterbukaan informasi yang telah diungkapkan oleh Perseroan kepada masyarakat tanggal 13 Juli 2022, pada tanggal 11 Juli 2022, Perseroan telah menerima 2 (dua) surat pemberitahuan dari Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat bahwa Greylag Goose Leasing 1410 Designated Activity Company (“Greylag 1410”) dan Greylag Goose Leasing 1446 Designated Activity Company (“Greylag 1416”) (secara bersama-sama disebut “Greylag”), masing-masing sebagai pemohon kasasi, telah mengajukan permohonan kasasi terhadap Perseroan atas Putusan Homologasi.

Mahkamah Agung sebelumnya telah menolak permohonan kasasi tersebut dengan putusan Nomor 1454 K/Pdt.Sus-Pailit/2022 tanggal 26 September 2022 (“Putusan Kasasi”). Namun pada tanggal 18 November 2022, Greylag mengajukan permohonan Peninjauan Kembali (“PK”) atas Putusan Kasasi. Isi permohonan PK ini sama dengan permohonan di tingkat pertama dan kasasi yaitu agar majelis hakim menolak Perjanjian Homologasi dan menyatakan Perseroan pailit. Sebagai alternatif, Greylag memohon agar majelis hakim memerintahkan Garuda untuk memperbaiki jumlah klaim Greylag 1410 menjadi Rp2.769.210.696.283,40 dan klaim Greylag 1446 menjadi Rp3.227.847.927.233,44 dalam Rencana PKPU. Mengingat PK diajukan pada tanggal 18 November 2022, maka permohonan PK ini diperkirakan akan diputus pada tanggal 18 Desember 2022, meskipun dalam praktiknya jangka waktu ini bisa menjadi lebih cepat ataupun lebih lambat. PK sendiri merupakan suatu upaya hukum luar biasa, di mana putusan yang diajukan permohonan PK sudah berkekuatan hukum tetap dan akan tetap berkekuatan hukum tetap kecuali permohonan PK dikabulkan. Oleh karena itu, perlu digarisbawahi bahwa perkara PKPU Perseroan yang diputus di tingkat kasasi telah berkekuatan hukum tetap dan dapat dilaksanakan. Permohonan PK tidak akan menangguhkan atau membatalkan putusan kasasi, dan Perseroan tetap dapat melaksanakan PUT II yang mana merupakan bentuk pemenuhan putusan kasasi. Atas permohonan PK ini, Perseroan telah mengajukan kontra memori PK pada tanggal 28 November 2022.

Perseroan telah mengajukan kontra memori PK pada 28 November 2022, yang pada intinya menegaskan bahwa (i) Permohonan PK oleh Greylag untuk MA telah melampaui batas waktu, dimana berdasarkan UU Kepailitan batas waktu paling lambat untuk mengajukan PK dengan alasan adanya kekeliruan yang nyata adalah 30 hari sejak putusan berkekuatan hukum tetap, sedangkan Greylag mengajukan dalam waktu 54 hari sejak putusan berkekuatan hukum tetap; (ii) Permohonan PK oleh Greylag diajukan terhadap putusan yang salah dimana Permohonan PK Greylag berdasarkan putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat No.425/Pdt.Sus-Pailit/2021/PN.Niaga.Jkt.Pst. tertanggal 27 Juni 2022 sedangkan yang seharusnya adalah Pengadilan Negeri Jakarta Pusat No.425/Pdt.Sus-PKPU/2021/PN.Niaga.Jkt.Pst. tertanggal 27 Juni 2022; (iii) Permohonan PK obscur karena terdapat inkonsistensi mengenai Petitum Kasasi dengan Petitum PK di mana pada Petitum Kasasi pada

intinya ingin membatalkan Perjanjian Perdamaian sedangkan pada Petitum PK salah satunya dimohonkan untuk mengubah nilai tagihan yang terdapat pada Perjanjian Perdamaian; (iv) Permohonan PK oleh Greylag bukan merupakan ruang lingkup Peninjauan Kembali karena meminta hakim untuk melakukan pemeriksaan materi pokok perkara, di mana kewenangan hakim dalam melakukan peninjauan kembali adalah mengenai penerapan hukum dan bukan materi pokok perkara; dan (v) Permohonan PK dianggap melanggar Asas Keadilan karena menghambat kepentingan umum yaitu kepentingan Pemerintah, Masyarakat, dan 502 kreditor lain. Oleh karenanya, Perseroan meyakini bahwa Permohonan PK oleh Greylag tidak beralasan dan harus ditolak.

Berdasarkan Pasal 295 *juncto*. Pasal 298 ayat (1) UU No. 37 tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang, Mahkamah Agung wajib memutus permohonan PK selambatnya 30 (tiga puluh) hari setelah tanggal permohonan. Mengingat PK diajukan pada tanggal 18 November 2022, maka permohonan PK ini diperkirakan akan diputus pada tanggal 18 Desember 2022, meskipun dalam praktiknya jangka waktu ini bisa menjadi lebih cepat ataupun lebih lambat.

PK sendiri merupakan suatu upaya hukum luar biasa, di mana putusan yang diajukan permohonan PK sudah berkekuatan hukum tetap dan akan tetap berkekuatan hukum tetap kecuali permohonan PK dikabulkan. Oleh karena itu, perkara PKPU Perseroan yang diputus di tingkat kasasi telah berkekuatan hukum tetap dan dapat dilaksanakan. Permohonan PK tidak akan menengguhkan atau membatalkan putusan kasasi, dan Perseroan tetap dapat melaksanakan PUT II yang mana merupakan bentuk pemenuhan putusan kasasi. Pelaksanaan PUT II merupakan salah satu mandat dalam Perjanjian Perdamaian Yang Telah Dihomologasi yang harus Perseroan laksanakan sebelum 1 Januari 2023.

Berdasarkan Pasal 291 ayat (2) UU Kepailitan, apabila putusan pengadilan membatalkan perdamaian, maka Perseroan harus dinyatakan pailit. Apabila MA mengabulkan permohonan PK, maka hal tersebut akan mengakibatkan Perseroan pailit dan kurator yang ditunjuk akan memiliki kewenangan untuk mengelola harta pailit Perseroan.

Kecuali sebagaimana diungkapkan di atas, saat ini Perseroan dan Perusahaan Anak serta masing-masing Komisaris dan Direksi Perseroan tidak mempunyai perkara hukum yang dapat mempengaruhi secara material kegiatan usaha dan/atau kelangsungan kegiatan usaha Perseroan dan Perusahaan Anak, serta pelaksanaan PUT II berikut penggunaan dananya.

10. Transaksi dengan Pihak Afiliasi

Perseroan melakukan transaksi dengan pihak-pihak terafiliasi berdasarkan UUPM. Transaksi-transaksi tersebut adalah sebagai berikut:

| No. | Perjanjian | Pihak | Hubungan Afiliasi | Jangka Waktu | Deskripsi Singkat |
|-----|--|---|--|--------------|---|
| 1. | Perjanjian Kerjasama Pengadaan Jasa Layanan Teknologi Informasi No. 8.023/125L-ATS/PERJ/IV/2020 tidak bertanggal, sebagaimana terakhir diubah oleh Addendum I No. 8.030/ADD-1/RSL-ATS/PERJ/VI/2020 tidak bertanggal. | <ul style="list-style-type: none"> Asyst; ATS. | Asyst dan ATS dikendalikan oleh pihak yang sama, yakni Perseroan. | 3 tahun. | Asyst berjanji untuk memberikan fasilitas jasa pekerjaan kepada ATS dan ATS mengikatkan diri untuk menerima fasilitas jasa pekerjaan berupa <i>total manage service IT</i> . Biaya jasa dihitung berdasarkan rumus dalam perjanjian. |
| 2. | Perjanjian Kerjasama Penyediaan Jasa Layanan Information Technology "IT" No. 8013/CS-AWS/PERJ/VIII/2018 dan No. Asyst/ECS-1011/2018 tanggal 29 Agustus 2018. | <ul style="list-style-type: none"> Asyst; Aerowisata. | Asyst dan Aerowisata dikendalikan oleh pihak yang sama, yakni Perseroan. | 5 tahun. | Asyst berjanji untuk memberikan fasilitas jasa pekerjaan kepada Aerowisata terkait pengelolaan IT yang meliputi penyediaan, pembuatan, pemeliharaan, pengembangan dan managed service. Biaya akan diatur lebih rinci dalam suatu dokumen pelaksanaan. Kerjasama antara GMF AeroAsia dan |
| 3. | Perjanjian Kerjasama Penggunaan Aplikasi | <ul style="list-style-type: none"> GMF AeroAsia; | GMF AeroAsia dan | 5 tahun. | Kerjasama antara GMF AeroAsia dan |

| No. | Perjanjian | Pihak | Hubungan Afiliasi | Jangka Waktu | Deskripsi Singkat |
|-----|---|-----------------------|---|--------------|---|
| | <i>Office Letter Automation</i> No. GMF/ERJ./DT-3361/2020 dan No. 8027/CS-AWS/PERJ/IX/2020 tanggal 22 September 2020. | • Aerowisata. | Aerowisata dikendalikan oleh pihak yang sama, yakni Perseroan. | | Aerowisata sehubungan dengan penggunaan aplikasi <i>Office Letter Automation</i> terkait sistem surat menyurat surat kedinasan, pendistribusian surat kedinasan hingga penandatanganan surat kedinasan. |
| 4. | Perjanjian Kerja Sama Jasa Sewa Kendaraan Direksi No. 8.039/RSL-ATS/PERJ/XII/2020 tanggal 5 Januari 2021 | • ATS; dan • Asyst | ATS dan Asyst dikendalikan oleh pihak yang sama, yakni Perseroan. | 2 Tahun | Asyst menunjuk ATS sebagaimana ATS menerima penunjukan dari Asyst untuk menyediakan jasa sewa kendaraan direksi Asyst. ATS wajib menyediakan kendaraan dinas sesuai jumlah dan spesifikasi yang telah ditetapkan Asyst. |

Seluruh transaksi dengan pihak Afiliasi di atas sebagai bentuk pelaksanaan yang menunjang kegiatan usaha Perseroan serta sesuai dengan kewajaran dan kelaziman usaha (*arm's length*). 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 Perseroan BUMN yang pada akhirnya dapat memberikan manfaat tidak hanya kepada Perseroan, tapi juga dapat memberikan kontribusi bagi perkembangan perekonomian di Indonesia.

11. Perjanjian-perjanjian Penting

a. Ringkasan Perjanjian Perdamaian Perseroan

Pada 17 Juni 2022, kreditor-kreditor Perseroan yang telah diverifikasi melakukan pemungutan suara (*voting*) untuk menyetujui rencana penyelesaian yang dilakukan oleh Perseroan (**Perjanjian Perdamaian**). Pemungutan suara tersebut menghasilkan persetujuan dari 97.46% kreditor konkuren yang mendukung Perjanjian Perdamaian. Berdasarkan hasil dari pemungutan suara tersebut, Pengadilan Niaga telah menghomologasi Perjanjian Perdamaian tersebut pada berdasarkan putusan No. 425/Pdt-Sus-PKPU/2021/PN.Niaga.Jkt.Pst tanggal 27 Juni 2022 (**Tanggal Putusan PKPU**).

Perjanjian Perdamaian mengklasifikasikan kreditor Perseroan sebagai berikut:

- a. Para kreditor Perseroan yang memiliki Tagihan dan Tagihannya tercatat sebelum Tanggal Putusan PKPU dan telah diverifikasi oleh tim Pengurus dalam PKPU (**Para Kreditor Terverifikasi**);
- b. Para kreditor Perseroan yang:
 - (i) diidentifikasi dan dikenal oleh Perseroan sebagai kreditor yang memiliki Tagihan tetapi tidak berpartisipasi atau mendaftarkan Tagihan mereka dalam Proses PKPU (**Para Kreditor Teridentifikasi Belum Terverifikasi**);
 - (ii) tidak diidentifikasi atau tidak telah dikenal oleh Perseroan yang memiliki sebelum Perjanjian Perdamaian dihomologasi atau Tagihan mereka (**Para Kreditor yang Belum Terverifikasi**)

Para Kreditor kemudian diklasifikasi lebih lanjut menjadi:

- a. Para Kreditor Preferen yang terdiri atas Pemerintah, Pegawai Perseroan dan Perum Lembaga Penyelenggaraan Pelayanan Navigasi Penerbangan;
- b. Para Pemberi Sewa Pesawat;
- c. Para Pemberi Sewa Mesin Cadangan;
- d. Kreditor Sewa Pembiayaan;
- e. Pabrikan Pesawat yang terdiri dari Boeing, Airbus dan ATR;
- f. Para Vendor MRO;
- g. Para Kreditor Pembiayaan;

- h. Para Pemegang Sukuk; dan
- i. Para Kreditor Utang Usaha

Secara umum, terdapat 4 skema penyelesaian yang disepakati dalam Perjanjian Perdamaian antara Perseroan dan kreditor, yakni:

1. Pelunasan bertahap melalui arus kas operasional di mana setelah Tanggal Efektif, Tagihan Para Kreditor Preferen seperti utang-utang yang berkaitan dengan pajak, utang-utang kepada karyawan dan liabilitas imbalan kerja akan dilunasi sepenuhnya dari arus kas operasional seiring waktu berjalan, kecuali penyelesaian OWK yang dipegang oleh Pemerintah yang mana akan diselesaikan melalui mekanisme konversi OWK menjadi ekuitas (**Konversi OWK**)
2. Konversi menjadi ekuitas, yang akan dilakukan untuk kewajiban kepada Pemerintah melalui mekanisme Konversi OWK, di mana Pemerintah sebagai pemegang OWK akan menerima 100% penyelesaian dalam bentuk saham biasa baru dalam Perseroan melalui konversi OWK;
3. Modifikasi menjadi ketentuan pembayaran baru jangka panjang, seperti yang akan dilakukan untuk kewajiban Perseroan sehubungan dengan KIK EBA Perseroan dengan PT Maybank Indonesia Tbk sebagai manajer investasi, utang-utang perseroan lainnya kepada LPEI dan bank-bank tertentu dan beberapa BUMN lainnya; dan
4. Penyelesaian dengan *haircut* dalam bentuk Utang Baru dengan jumlah maksimum USD825 juta untuk kreditor-kreditor tertentu dan selebihnya dalam bentuk Ekuitas Baru.

Perihal perjanjian-perjanjian dengan pemberi sewa pesawat

Terkait poin ke 4. di atas, di mana kreditor-kreditor tertentu yang dimaksud salah satunya mencakup para pemberi sewa pesawat, Pasal 5.2 Perjanjian Perdamaian mengatur bahwa untuk setiap pemberi sewa pesawat yang menandatangani suatu Sewa Armada Pesawat *Go Forward* atau Perjanjian Sewa Alternatif, Perjanjian Sewa Yang Ada dari Pemberi Sewa Pesawat tersebut (termasuk di dalamnya setiap sewa utama, atau sub-sewa, atau sub-sub-sewa dari Perjanjian Sewa Yang Ada) wajib dianggap diubah untuk mengikuti Ketentuan Sewa Override yang dilampirkan dalam Annex E atau Annex F dalam Perjanjian Perdamaian. Perjanjian Perdamaian juga secara umum mengatur bahwa Perjanjian Sewa Yang Ada yang (i) menurut ketentuannya, telah kedaluwarsa dan tidak diperbarui sebelum Tanggal Homologasi dan (ii) terkait dengan Pesawat yang mana Pemberi Sewa Pesawat yang memilih mengadakan Sewa Armada Pesawat *Go Forward* sesuai dengan persyaratan dalam Perjanjian Perdamaian, maka Perjanjian Sewa Yang Ada tersebut wajib dianggap dipulihkan dan secara otomatis diubah oleh Ketentuan Sewa Override seolah-olah Perjanjian Sewa Yang Ada tersebut berlaku pada Tanggal Homologasi (dengan syarat bahwa Perjanjian Sewa Yang Ada harus dalam bentuk yang berlaku segera sebelum pengakhirannya).

Namun demikian, Perjanjian Perdamaian juga mengatur bahwa apabila Tanggal Efektif tidak terjadi pada Tanggal Tenggat Waktu, maka perubahan-perubahan tersebut harus secara otomatis berakhir dan berhenti berlaku surut.

Perihal perjanjian-perjanjian dengan pemberi sewa mesin cadangan

Berdasarkan Pasal 5.3 dari Perjanjian Perdamaian, terdapat kewajiban dari pemberi sewa mesin cadangan untuk mengubah ketentuan masing-masing Perjanjian-Perjanjian Sewa Yang Ada sesuai dengan *term sheet* mesin cadangan *go forward* yang dirujuk dalam perjanjian perdamaian. Terdapat dua *term sheet* yang dimaksud yakni *term sheet* sewa mesin cadangan *Go-Forward TEAM* tertanggal 16 Juni 2022 dan *term sheet* mesin cadangan *Go-Forward ELFC* tertanggal 16 Juni 2022 Adapun ringkasan dari *term sheet* TEAM yang dimaksud meliputi konsep pembayaran secara tenaga per jam sehubungan dengan Mesin Cadangan TEAM dan Mesin Cadangan ELFC dimana sebagian dari jumlah tenaga per jam Mesin Cadangan TEAM harus dibayarkan pada Tanggal Pembiayaan Uang Baru.

Perjanjian Perdamaian juga mengatur bahwa Pemberi Sewa Mesin Cadangan wajib menerima jumlah penyelesaian dalam pelunasan penuh dan final atas Tagihannya berdasarkan Perjanjian-Perjanjian Sewa Yang Ada terhadap Perseroan dan/atau anak Perseroannya (tanpa mengurangi kewajiban apapun berdasarkan sewa mesin cadangan *go forward* sebagaimana dijabarkan di atas), di mana jumlah penyelesaian tersebut akan terdiri dari bagian pro rata dari masing-masing pemberi sewa mesin cadangan dari Surat Utang Baru dan Ekuitas Baru.

Perihal perjanjian-perjanjian dengan pemberi sewa mesin cadangan

Berdasarkan Pasal 5.4 dari Perjanjian Perdamaian, perjanjian-perjanjian pembelian pesawat yang ada dengan Boeing akan dibatalkan secara penuh dan perjanjian-perjanjian pembelian pesawat dengan Airbus harus akan diubah selambat-lambatnya pada Tanggal Tenggat Waktu. Pada Tanggal Efektif, Boeing sudah harus menerima pemenuhan secara penuh dan final atas Tagihannya berdasarkan Perjanjian-Perjanjian Yang Ada, bagian pro ratanya dari Surat Utang Baru dan Ekuitas Baru.

Perihal perjanjian-perjanjian dengan para vendor MRO

Berdasarkan Pasal 5.6 dari Perjanjian Perdamaian, perjanjian-perjanjian dengan Rolls-Royce akan diubah dengan satu atau lebih perjanjian antara Perseroan dengan Rolls-Royce selambat-lambatnya sebelum Tanggal Efektif. Sehubungan dengan CFM, pada Tanggal Efektif, CFMI sudah harus menerima pemenuhan secara penuh dan final atas Tagihannya berdasarkan Perjanjian-Perjanjian Yang Ada, bagian pro ratanya dari Surat Utang Baru dan Ekuitas Baru.

b. Perjanjian Pembelian Pesawat

i. *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 (pre-delivery 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.

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 subkontraktornya 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

c. Perjanjian Sub-Sub Sewa Pesawat

Perseroan telah menandatangani 59 (lima puluh sembilan) perjanjian sub-sub-lease dengan Citilink dimana dalam perjanjian-perjanjian tersebut diatur bahwa Perseroan selaku Sub-Sub-Pemberi Sewa atau Sub-Sub-Lessor akan menyewakan pesawat kepada Citilink selaku Penyewa. Syarat-syarat dan ketentuan dalam perjanjian-perjanjian tersebut secara umum antara lain adalah sebagai berikut:

(a) Hak dan Kewajiban Perseroan

Hak dan kewajiban Perseroan antara lain adalah sebagai berikut:

- (i) Seluruh hak dan kewajiban Perseroan berdasarkan perjanjian sub-sub lease harus dianggap sama dengan hak dan kewajiban bagi Pemberi Sewa Utama berdasarkan perjanjian sub lease seperti mendapatkan biaya sewa, deposit dan asuransi untuk menjamin pelaksanaan kewajiban Penyewa;
- (ii) Persero wajib untuk mendapatkan persetujuan terhadap sub-sub lease dari Pemberi Sewa Utama pada Perjanjian Sub Lease.

(b) Klausul Pengakhiran

Persyaratan dalam pengakhiran dari sub-sub lease agreement ini akan timbul tanpa ada perlunya tindakan dari pengadilan atau majelis arbitrase. Oleh karena itu, setiap pihak-pihak pada perjanjian ini mengesampingkan ketentuan hukum yang berlaku.

(c) Klausul Kelalaian

Jika Penyewa lalai melakukan pembayaran Biaya Sewa maka Persero akan tetap bertanggungjawab kepada Pemberi Sewa Utama berdasarkan Perjanjian yang disepakati.

(d) Klausul Pengalihan

Penyewa dengan ini mengalihkan, melepaskan dan meninggalkan dan sepakat untuk tidak mencari, atau menagih setiap hak, pemulihan atau klaim terhadap ganti rugi Pemberi sewa pada setiap ketentuan yang telah diatur perjanjian ini;

(e) Klausul Kerahasiaan

Setiap pihak pada perjanjian berkewajiban untuk menjaga kerahasiaan satu sama lain dan dilarang untuk mengungkapkan kerahasiaan tanpa persetujuan tertulis dari pihak lainnya. Salah satu pihak dapat memberikan informasi rahasia apabila berkaitan dengan proses hukum yang ditimbulkan dalam perjanjian ini, perintah pengadilan, diperbolehkan oleh peraturan yang berlaku, untuk keperluan fiskal dan moneter, apabila sebelumnya pihak lain pada perjanjian ini melakukan pelanggaran kerahasiaan.



Berdasarkan syarat dan ketentuan dalam perjanjian sub-sub lease dengan Citilink sebagaimana yang telah diuraikan di atas, berikut ini akan diuraikan daftar pesawat yang disewakan:

| No. | Model dan Nomor Seri Pesawat dan Mesin | Judul Perjanjian | Nilai Sewa | Jangka waktu Sewa |
|-----|---|--|-----------------------|---|
| 1. | ATR72-212A dengan nomor seri manufaktur 1340 | Perjanjian Sub-Sub Sewa No. IG/PERJ/DE-3072/2019 tanggal 23 April 2019 | USD185,087 per bulan | 144 bulan sejak pendaftarannya perjanjian yaitu sejak 23 April 2019 hingga 23 April 2031 |
| 2. | ATR72-212 A dengan nomor seri manufaktur 1422 | Perjanjian Sub-Sub Sewa tanggal 29 Januari 2019 | USD175.000 per bulan | 123 bulan sejak penandatanganan perjanjian yaitu sejak 29 Januari 2019 hingga 29 April 2029 |
| 3. | ATR72-212A No. Seri: 1438 | Perjanjian Sub-Lease Agreement No. DS/PERJ/DZ-3620/2013 tanggal 21 Oktober 2013 | USD358.034 per bulan | 144 bulan sejak 21 Oktober 2013 yaitu Oktober 2025 |
| 4. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 5830 | Perjanjian Sub-Lease Agreement No. DS/PERJ/DZ-3620/2013 tanggal 21 Oktober 2013 | USD358.034 per bulan | 144 bulan sejak 21 Oktober 2013 yaitu Oktober 2025 |
| 5. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 6118 | Perjanjian Sewa Menyewa Lanjutan Pesawat Udara tanggal 30 Mei 2014 terkait dengan penyewaan satu (1) pesawat udara Airbus A320-214 | USD290.000 per bulan | 144 bulan sejak 30 Mei 2014 yaitu Mei 2026 |
| 6. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 6270 | Perjanjian Sewa Menyewa Lanjutan Pesawat Udara No. D5/PERJ/DZ-3397 tanggal 30 Mei 2014 | USD290.000 per bulan | 144 bulan sejak 30 Mei 2014 yaitu Mei 2026 |
| 7. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 6322 | Perjanjian Sub-Lease No DS/PERJ/DZ-3320/2014 tanggal 21 Juli 2014 | USD290.000 per bulan | 144 bulan sejak 21 Juli 2014 yaitu Mei 2026 |
| 8. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 6333 | Perjanjian Sewa Menyewa Lanjutan Pesawat Udara No. DS/PERJ/DZ-3504/2014 tanggal 24 Oktober 2014 | USD290.000 per bulan | 144 bulan sejak 24 Oktober 2014 yaitu Oktober 2026 |
| 9. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 6408 | Perjanjian Sewa Menyewa Lanjutan Pesawat Udara No. DS/PERJ/DZ-3610/2014 tanggal 11 Desember 2014 | USD290.000 per bulan | 144 bulan sejak Oktober 2014 yaitu Oktober 2026 |
| 10. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 6434 | Perjanjian Sub-sub sewa No. DS/PERJ/Z-3020/2015 tanggal 22 Januari 2015 | USD359.000 per bulan | 144 bulan sejak 22 Januari 2015 yaitu Januari 2027 |
| 11. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 6503 | Perjanjian Sub-sub sewa No.DS/PERJ/DZ-3021/2015 tanggal 22 Januari 2015 | USD359.000 per bulan | 144 bulan sejak Januari 2015 yaitu Januari 2027 |
| 12. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 6596 | Perjanjian Sub-sub sewa No. DS/PERJ/DZ-3019/2015 tanggal 22 Januari 2015 | USD359.000 per bulan | 144 bulan sejak Januari 2015 yaitu Januari 2027 |
| 13. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 6753 | Perjanjian Sub-sub sewa tanggal 09 September 2015 | USD370.000 per bulan | 9 tahun sejak 09 September 2015 |
| 14. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 6980 | Perjanjian Sub-sub sewa No. WI/PERJ/DF-3040/2015 tanggal 09 September 2015 | USD370.000 per bulan | 9 tahun sejak 09 September 2015 |
| 15. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 7091 | Perjanjian Sub-sub sewa No. WI PERJ/DF – 3198/2016 tanggal 19 Mei 2016 | USD351.000 per bulan | 12 tahun sejak 19 Mei 2016 yaitu Mei 2028 |
| 16. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 6224 | Perjanjian Sub Sewa tanggal 6 Agustus 2014 | USD290.000 per bulan | 144 bulan sejak 6 Agustus 2014 yaitu Agustus 2026 |
| 17. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 6243 | Perjanjian Sewa Menyewa Lanjutan Pesawat Udara bulan Agustus 2014 | USD290.000 per bulan | 144 bulan sejak Agustus 2014 yaitu Agustus 2026 |
| 18. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 2598 | Perjanjian Sub Sewa No. DS/PERJ/DE-3170/2013 tanggal 22 Mei 2013 | USD235.000 per bulan | 72 bulan sejak Mei 2013 yaitu Mei 2018 |
| 19. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 2692 | Perjanjian Sub Sewa No. DS/PERJ/DE-3168/2013 tanggal 22 Mei 2013 | USD235.000 per bulan | 72 bulan sejak Mei 2013 yaitu Mei 2018 |
| 20. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 3861 | Perjanjian Sub Sewa tanggal 3 April 2013 | USD269.000 per bulan | 7 tahun sejak April 2013 yaitu April 2020 |
| 21. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 3148 | Perjanjian Sub Sewa tanggal 2 April 2013 | USD.266.500 per bulan | 6 tahun sejak April 2013 yaitu April 2013 |
| 22. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 4961 | Perjanjian Sub Sewa No. DS/PERJ/DE-3717/2012 tanggal 10 Desember 2012 | USD257.000 per bulan | 6 tahun sejak tanggal pengiriman |
| 23. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 4961 | Perjanjian Sub Sewa No. DS/PERJ/DE-3717/2012 tanggal 10 Desember 2012 | USD255.028 per bulan | Hingga 8 November 2024 |
| 24. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 5379 | Perjanjian Sub Sewa tanggal 26 November 2012 | USD291.000 per bulan | 12 tahun sejak November 2012 yaitu November 2024 |
| 25. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 5394 | Perjanjian Sub Sewa No. DS/PERJ/DE-3717/2012 tanggal 10 Desember 2012 | USD291.000 per bulan | 12 tahun sejak November 2012 yaitu November 2024 |
| 26. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 5399 | Perjanjian Sub Sewa No. DS/PERJ/DE-3717/2012 tanggal 10 Desember 2012 | USD250.000 per bulan | 144 bulan sejak Desember 2012 yaitu Desember 2024 |
| 27. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 5415 | Perjanjian Sub Sewa No. DS/PERJ/DE-3717/2012 tanggal 10 Desember 2012 | USD291.000 per bulan | 12 tahun sejak Desember 2012 yaitu Desember 2024 |
| 28. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 5511 | Perjanjian Sub Sewa No. DS/PERJ/DZ-3063/2013 tanggal 25 Februari 2013 | USD255.028 per bulan | Hingga 27 Februari 2025 |
| 29. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 5541 | Perjanjian Sub Sewa No. DS/PERJ/PB-3090/2013 tanggal 8 Maret 2013 | USD280.000 per bulan | 144 bulan sejak Maret 2013 atau Maret 2025 |

| No. | Model dan Nomor Seri Pesawat dan Mesin | Judul Perjanjian | Nilai Sewa | Jangka waktu Sewa |
|-----|--|--|-------------------------|---|
| 30. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 5551 | Perjanjian Sub Sewa No. DS/PERJ/DZ-3110/2013 tanggal 22 Maret 2013 | USD280.000 per bulan | 144 bulan sejak Maret 2013 atau Maret 2025 |
| 31. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 5556 | Perjanjian Sub Sewa tanggal 19 Maret 2013 | USD255.028 per bulan | Hingga 25 Maret 2025 |
| 32. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 5571 | Perjanjian Sub Sewa tanggal 12 April 2013 | USD250.000 per bulan | |
| 33. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 5574 | Perjanjian Sub Sewa No. DS/PERJ/DZ-3108/2013 tanggal 12 April 2013 | USD250.000 per bulan | 144 bulan sejak April 2013 yaitu April 2025 |
| 34. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 5597 | Perjanjian Sub Sewa No. DS/PERJ/DZ-3109/2013 tanggal 13 April 2013 | USD250.000 per bulan | 144 bulan sejak April 2013 yaitu April 2025 |
| 35. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 5777 | Perjanjian Sub Sewa No. DS/PERJ/DZ-3637/2013 | USD366.422,53 per bulan | Hingga 16 September 2025 |
| 36. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 6207 | Perjanjian Sub Sewa No. DS/PERJ/DE-3319/2014 | USD390.000 per bulan | 144 bulan dari tanggal pengiriman Juli 2014 yaitu juli 2026 |
| 37. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 7221 | Perjanjian Sub Sewa No. WI/PERJ/DF-3267/2016 tanggal 28 Juni 2016 | USD394.581,93 per bulan | 144 bulan dari tanggal pengiriman Juni 2016 yaitu juli 2028 |
| 38. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 7297 | Perjanjian Sub Sewa No. WI/PERJ/DF-3417/2016 tanggal 23 September 2016 | USD397.508,58 per bulan | 144 bulan dari tanggal pengiriman September 2016 yaitu September 2028 |
| 39. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 7319 | Perjanjian Sub Sewa No. WI/PERJ/DF-3199/2016 tanggal 19 Mei 2016 | USD351.000 per bulan | 12 tahun sejak September 2016 yaitu September 2028 |
| 40. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 7453 | Perjanjian Sub Sewa No. WI/PERJ/DF-3199/2016 tanggal 19 Mei 2016 | USD400.456,93 per bulan | 144 bulan dari tanggal pengiriman Desember 2016 yaitu Desember 2028 |
| 41. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 7450 | Perjanjian Sub Sewa No. WI/PERJ/DF-3199/2016 tanggal 19 Mei 2016 | USD351.000 per bulan | 12 tahun sejak Desember 2016 yaitu Desember 2028 |
| 42. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 7469 | Perjanjian Sub Sewa No. WI/PERJ/DF-3199/2016 tanggal 19 Mei 2016 | USD351.000 per bulan | 12 tahun sejak Desember 2016 yaitu Desember 2028 |
| 43. | A320-214 dengan nomor seri manufaktur 7620 | Perjanjian Sub Sewa No. WI/PERJ/DF-3199/2016 tanggal 19 Mei 2016 | USD403.427,14 per bulan | 144 bulan dari tanggal pengiriman Maret 2017 yaitu Maret 2029 |
| 44. | A320-200 dengan nomor seri manufaktur 7466 | Perjanjian Sub Sewa tanggal 22 Desember 2016 | USD418.275 per bulan | 144 bulan dari tanggal pengiriman Januari 2017 yaitu Januari 2029 |
| 45. | A320-200 NEO dengan nomor seri manufaktur 7505 | Perjanjian Sub Sewa tanggal 22 Desember 2016 | USD418.275 per bulan | 144 bulan dari tanggal pengiriman Januari 2017 yaitu Januari 2029 |
| 46. | A320-200 NEO dengan nomor seri manufaktur 7587 | Perjanjian Sub Sewa tanggal 22 Desember 2016 | USD418.275 per bulan | 144 bulan dari tanggal pengiriman April 2017 yaitu April 2029 |
| 47. | A320-200 NEO dengan nomor seri manufaktur 7603 | Perjanjian Sub Sewa tanggal 22 Desember 2016 | USD418.275 per bulan | 144 bulan dari tanggal pengiriman April 2017 yaitu April 2029 |
| 48. | A320-251N dengan nomor seri manufaktur 8265 | Perjanjian Sub Sewa No. IG/PERJ/DF-3267/2018 tanggal 28 Juni 2018 | USD260.000 per bulan | 144 bulan dari tanggal pengiriman Juni 2018 yaitu Juni 2030 |
| 49. | A320-251N dengan nomor seri manufaktur 8156 | Perjanjian Sub Sewa No. IG/PERJ/DF-3268/2018 tanggal 23 Agustus 2018 | USD260.000 per bulan | 144 bulan dari tanggal pengiriman Juni 2018 yaitu Juni 2030 |
| 50. | A320-251N dengan nomor seri manufaktur 8303 | Perjanjian Sub Sewa No. IG/PERJ/DF-3269/2018 tanggal 23 Juli 2018 | USD260.000 per bulan | 144 bulan dari tanggal pengiriman Juli 2018 yaitu Juli 2030 |
| 51. | A320-251N dengan nomor seri manufaktur 9275 | Perjanjian Sub Sewa tanggal 4 Desember 2019 | USD260.000 per bulan | 144 bulan dari tanggal pengiriman Desember 2019 yaitu Desember 2031 |
| 52. | A320-251N dengan nomor seri manufaktur 9280 | Perjanjian Sub Sewa tanggal 4 Desember 2019 | USD260.000 per bulan | 144 bulan dari tanggal pengiriman Oktober 2019 yaitu Oktober 2031 |

d. 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 di bawah ini.

Jangka Waktu:

Jangka waktu perjanjian-perjanjian *Ground Handling* disepakati pada masing-masing perjanjian sebagaimana diuraikan lebih lanjut dalam tabel di bawah ini. Perjanjian Utama akan berlaku secara terus menerus sampai di akhir 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).*

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 | Supadio, Pontianak | Berlaku sejak tanggal 28 Oktober 2007 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian | Perusahaan Asosiasi |
| 3. | 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 |
| 4. | GA | Hang Nadim International AirpoACrt | Berlaku sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian. | Perusahaan Asosiasi |
| 5. | GA | Pangkal Pinang (PGK) | Berlaku sejak tanggal 29 Februari 2012 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian | Perusahaan Asosiasi |
| 6. | PT Mulio Citra Angkasa | Tjilik Riwut, Palacangkaraya | Berlaku sejak tanggal 1 Agustus 2007 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian | Bukan pihak terafiliasi |
| 7. | GA | Biak | Berlaku sejak tanggal 1 Januari 2001 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian. | Perusahaan Asosiasi |
| 8. | GA | Soekarno Hatta Cengkareng | Berlaku sejak tanggal 1 Januari 2001 sampai dengan batas waktu yang tidak ditentukan dalam perjanjian. | Perusahaan Asosiasi |
| 9. | 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 Baiyun 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 |

| No | Ground Handling Company | Lokasi | Jangka Waktu | Hubungan Afiliasi |
|-----|---|---|--|-------------------------|
| 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 |
| 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 Azis 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 |

| No | Ground Handling Company | Lokasi | Jangka Waktu | Hubungan Afiliasi |
|-----|--|---------------------------------|---|-------------------------|
| 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 Airport 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 |
| 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 |

KEGIATAN USAHA SERTA KECENDERUNGAN DAN PROSPEK USAHA

1. Umum

Perseroan adalah maskapai penerbangan milik Negara Republik Indonesia dan penyedia layanan angkutan udara niaga untuk penumpang, kargo, serta jasa lainnya yang terkait dengan transportasi udara di Indonesia. Perseroan memiliki sejarah operasional yang panjang di Indonesia dan dalam sejarahnya telah menjadi maskapai penerbangan pembawa bendera negara yang melayani perjalanan penerbangan internasional dan domestik. Beberapa tahapan penting Perseroan adalah sebagai berikut:

| Tahun | Pencapaian |
|-------|--|
| 1949 | 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. |
| 1950 | Pada tanggal 31 Maret 1950, Perseroan pendahulu dibentuk dengan nama Garuda Indonesian Airways NV, sebuah Perseroan patungan (<i>joint venture</i>) antara maskapai nasional Belanda KLM (dengan kepemilikan saham 51%) dan Pemerintah (dengan kepemilikan saham 49%). |
| 1954 | Negara Republik Indonesia, yang diwakili oleh Pemerintah melalui Menteri Keuangan, menjadi pemegang saham utama Garuda Indonesian Airways NV. |
| 1956 | Perseroan memberikan layanan penerbangan haji pertama bagi para jemaah haji ke Arab Saudi |
| 1975 | Perseroan dibentuk menjadi PT (Persero) Perseroan 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. |
| 1976 | Perseroan menerima penyerahan pesawat pertama dengan jenis pesawat DC-10, yang merupakan pesawat berbadan lebar pertama yang dipakai pada armada pesawat Perseroan. |
| 1985 | Perseroan mengganti identitas Perseroan untuk meningkatkan tampilan dan dalam rangka memenuhi visi Perseroan di masa depan. Perseroan melakukan penerbangan ke Amerika Serikat. |
| 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. |
| 1995 | Sabre (dahulu PT Abacus Distribution Systems Indonesia) dibentuk untuk menyediakan jasa teknologi informasi dan jasa sistem jaringan operasi termasuk jasa untuk sistem distribusi global Perseroan. |

| Tahun | Pencapaian |
|-------|--|
| 2002 | GMF AeroAsia dibentuk untuk menyediakan layanan perbaikan dan perawatan (MRO) termasuk perbaikan rangka pesawat dan pemeliharaan mesin pesawat serta layanan pendukung terkait lainnya. |
| 2005 | Asyst, dibentuk untuk menyediakan jasa teknologi informasi yang diperuntukkan untuk industri transportasi. |
| 2008 | Perseroan membuka kembali kegiatan usaha Citilink demi memenuhi permintaan akan layanan LCC di Indonesia. |
| 2009 | Perseroan memperbaharui merek Perseroan dan meluncurkan merek baru dari pesawat baru Boeing 737-800NG dan Airbus A330-200. Perseroan juga menempati kantor manajemen baru yang terletak di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Cengkareng. |
| 2010 | Perseroan melakukan penerbangan kembali ke Amsterdam. |
| 2012 | Perseroan melakukan penawaran umum saham perdana. Perseroan melakukan pemisahan usaha dari SBU Citilink menjadi Perusahaan Anak yang menyediakan jasa LCC. 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. |
| 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. |
| 2014 | Perseroan secara resmi meluncurkan penerbangan rute Jakarta-London via Amsterdam Perseroan bergabung dengan aliansi global SkyTeam |
| 2016 | Perseroan menerima penghargaan The World's Most Loved Airline dari Skytrax |
| 2017 | Perseroan meluncurkan penerbangan Jakarta-London non-stop |
| 2018 | Perseroan mendapatkan sertifikasi sebagai maskapai bintang 5 dari Skytrax |
| 2019 | Perseroan menerima Airbus A330-900neo pertama |
| 2020 | Perseroan mengintensifkan proses restrukturisasi melalui jalur PKPU |

Merujuk pada pasal 3 Anggaran Dasar Perseroan, ruang lingkup kegiatan usaha Perseroan mencakup kegiatan usaha utama dan pendukung sesuai ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku seperti dijabarkan berikut:

Kegiatan Usaha Perseroan adalah sebagai berikut.

1. Angkutan Udara Niaga
 - a. Angkutan udara berjadwal dalam negeri umum untuk penumpang atau penumpang dan kargo;
 - b. Angkutan udara berjadwal luar negeri untuk penumpang atau penumpang dan kargo;
 - c. Angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri untuk penumpang atau penumpang dan kargo;
 - d. Angkutan udara tidak berjadwal lainnya;
 - e. Angkutan udara untuk penumpang lainnya;
 - f. Angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri untuk kargo;
 - g. Angkutan udara niaga berjadwal luar negeri untuk barang;
 - h. Angkutan udara niaga tidak berjadwal dalam negeri untuk penumpang atau penumpang dan kargo;
 - i. Angkutan udara tidak berjadwal dalam negeri untuk kargo;
 - j. Angkutan multimoda;
 - k. Aktivitas kebandarudaraan;
 - l. Penanganan kargo (bongkar muat barang);
2. Industri Pengolahan
 - a. Reparasi alat ukur, alat uji dan peralatan navigasi dan pengontrol;
 - b. Reparasi pesawat terbang
3. Informasi dan komunikasi
 - a. Aktivitas teknologi informasi dan jasa komputer lainnya;
 - b. Aktivitas pemrograman komputer lainnya;
 - c. Aktivitas pengembangan aplikasi perdagangan melalui internet (*e-commerce*)
4. Jasa (aktivitas profesional, ilmiah dan teknis)
 - a. Aktivitas konsultasi transportasi
 - b. Aktivitas konsultasi manajemen lainnya;
5. Pendidikan
 - a. Satuan pendidikan kerja sama pendidikan nonformal;
 - b. Pendidikan lainnya swasta;
 - c. Pendidikan awak pesawat dan jasa angkutan udara khusus pendidikan awak pesawat
6. Aktivitas kesehatan manusia (termasuk perdagangan)
 - a. Aktivitas poliklinik swasta;
 - b. Aktivitas rumah sakit lainnya
 - c. Perdagangan eceran barang dan obat farmasi untuk manusia di apotik

Selain kegiatan usaha utama sebagaimana disebutkan di atas, Perseroan dapat melakukan kegiatan usaha penunjang/pendukung dalam rangka optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki sebagai berikut:

1. Pergudangan dan penyimpanan
 - a. Pergudangan dan penyimpanan
 - b. Aktivitas *cold storage*
 - c. Aktivitas *bounded warehousing* atau wilayah kawasan berikut
 - d. Pergudangan dan penyimpanan lainnya;
2. *Real estate*: *Real estate* yang dimiliki sendiri atau disewa.
3. Aktivitas penyewaan dan sewa guna usaha tanpa hak opsi, agen perjalanan penyelenggara tur dan jasa reservasi lainnya
 - a. Jasa informasi pariwisata;
 - b. Aktivitas biro perjalanan wisata;
 - c. Aktivitas penyewaan dan sewa guna usaha tanpa hak opsi alat transportasi udara

2. Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha utama Perseroan adalah jasa penerbangan. Namun melalui Perusahaan Anaknya, Perseroan menawarkan beragam jasa lainnya yang saling bersinergi dan mendukung kegiatan usaha utama Perseroan. Jasa penerbangan ditawarkan Grup melalui Perseroan, dengan brand maskapai Garuda Indonesia dan melalui Citilink. Selain itu, Grup juga menawarkan sejumlah jasa lainnya melalui Perusahaan Anak yang lain, seperti *in-flight services* melalui Aerowisata, pemeliharaan pesawat melalui GMF AeroAsia dan jasa pendukung maskapai lainnya melalui Sabre, Asyst dan GIHF.

Jasa Penerbangan

Jasa penerbangan yang ditawarkan Grup melalui Garuda Indonesia dan Citilink secara umum terbagi menjadi dua, jasa penerbangan terjadwal dan jasa penerbangan tidak terjadwal yang terdiri dari:

a. Penerbangan penumpang

merupakan jasa transportasi udara untuk penumpang komersil yang terdiri dari penerbangan domestik dan penerbangan internasional yang ditawarkan melalui maskapai Garuda Indonesia dan Citilink.

| | Semester I | | | | | |
|------------------------------------|------------|---------|---------|----------|----------|----------|
| | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 |
| Grup | | | | | | |
| Jumlah penumpang (juta) | 6,52 | 10,97 | 10,80 | 31,89 | 38,44 | 36,24 |
| Jumlah kargo (ton) | 100.011 | 283.635 | 235.400 | 335.764 | 453.777 | 446.760 |
| ASK (miliar) | 10,44 | 25,27 | 27,66 | 57,07 | 64,46 | 62,02 |
| RPK (miliar) | 6,96 | 10,97 | 12,49 | 42,39 | 48,51 | 46,3 |
| SLF (%) | 66,63 | 43,42 | 45,17 | 74,28 | 75,26 | 74,65 |
| ATKC (juta) | 362,44 | 933,73 | 890,55 | 1.740,33 | 1.875,18 | 1.818,84 |
| RTKC (juta) | 192,92 | 577,95 | 460,57 | 712,16 | 907,8 | 895,71 |
| CLF (%) | 53,23 | 61,90 | 51,72 | 40,92 | 48,41 | 49,25 |
| Utilisasi armada (jam) | 6:16 | 5:01 | 4:09 | 7:42 | 9:35 | 9:36 |
| Frekuensi penerbangan | 47.560 | 117.156 | 130.362 | 233.306 | 290.113 | 281.135 |
| OTP (%) | 88,27 | 92,6 | 93,8 | 91,2 | 89,0 | 86,4 |
| Bahan bakar digunakan (juta liter) | 336,57 | 773,89 | 864,6 | 1.870,65 | 2.177,66 | 2.147,86 |
| Blockhours | 98.365 | 237.752 | 261.092 | 507.079 | 620.787 | 604.231 |
| Yield penumpang (USc) | 7,73 | 6,31 | 7,28 | 7,97 | 6,63 | 6,71 |
| Yield kargo (USc/kg) | 63,64 | 57,36 | 57,64 | 43,83 | 29,67 | 27,59 |
| CASK (USc) | 6,65 | 6,03 | 6,63 | 6,46 | 6,1 | 5,87 |
| CASK-excl fuel (USc) | 3,89 | 4,43 | 5,18 | 4,5 | 4,06 | 4,13 |
| Harga bahan bakar (USc/liter) | 85,70 | 52,41 | 46,38 | 59,93 | 60,44 | 50,35 |
| Nilai tukar (USDIDR) | 14.848 | 14.269 | 14.105 | 13.901 | 14.267 | 13.381 |
| Garuda Indonesia Domestik | | | | | | |
| Jumlah penumpang (juta) | 1,96 | 3,33 | 4,54 | 15,4 | 18,91 | 19,17 |
| Jumlah kargo (ton) | 37,053 | 108.278 | 115.891 | 178.478 | 247.748 | 253.173 |
| ASK (miliar) | 2,85 | 7,93 | 9,89 | 17,67 | 22,3 | 23,01 |
| RPK (miliar) | 2,05 | 3,61 | 4,28 | 13,82 | 16,63 | 16,73 |
| SLF (%) | 72,16 | 45,53 | 43,29 | 78,21 | 74,6 | 72,72 |
| ATKC (juta) | 71,44 | 202,78 | 232,97 | 342,11 | 396,79 | 413,56 |
| RTKC (juta) | 44,67 | 128,67 | 135,96 | 202,66 | 262,57 | 269,58 |

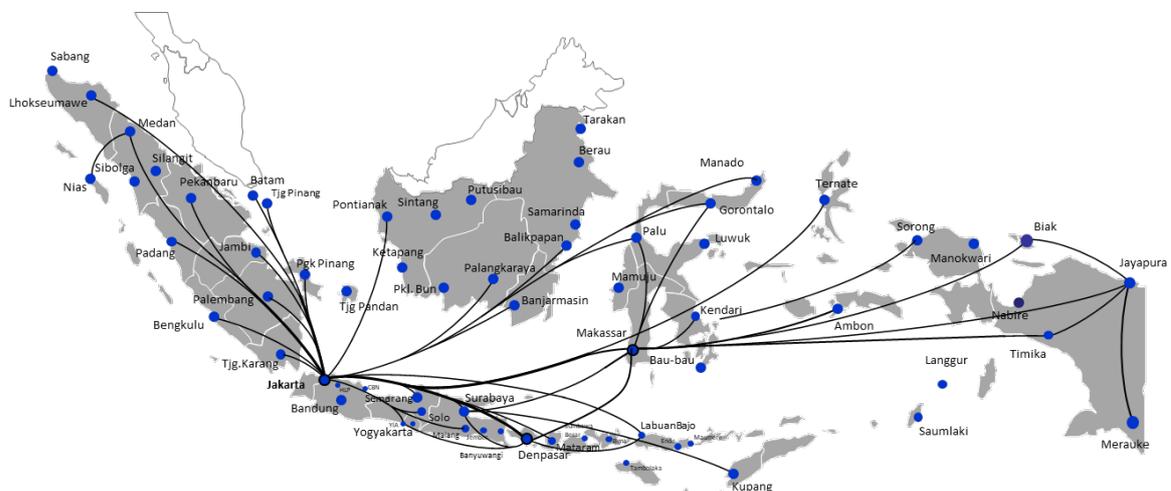
| | Semester I | | | | | |
|---------------------------------------|------------|--------|--------|----------|----------|----------|
| | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 |
| CLF (%) | 62,53 | 63,45 | 58,36 | 59,24 | 66,17 | 65,19 |
| Yield penumpang (USc) | 10,27 | 9,84 | 10,19 | 10,69 | 8,26 | 8,18 |
| Yield kargo (USc/kg) | 85,90 | 87,6 | 98,62 | 86,91 | 51,05 | 45,37 |
| CASK (USc) | 9,46 | 8,63 | 8,78 | 8,15 | 7,4 | 6,99 |
| CASK-excl fuel (USc) | 6,44 | 6,84 | 7,13 | 5,89 | 5,16 | 5,01 |
| Garuda Indonesia Internasional | | | | | | |
| Jumlah penumpang (juta) | 0,22 | 0,11 | 0,77 | 4,27 | 4,7 | 4,79 |
| Jumlah kargo (ton) | 30.997 | 93.622 | 59.510 | 91.338 | 121.562 | 117.820 |
| ASK (miliar) | 2,40 | 5,05 | 8,06 | 26,25 | 27,79 | 26,74 |
| RPK (miliar) | 1,00 | 0,42 | 3,65 | 18,68 | 19,98 | 19,78 |
| SLF (%) | 41,56 | 8,32 | 45,34 | 71,18 | 71,88 | 73,95 |
| ATKC (juta) | 161,69 | 427,63 | 417,96 | 1.071,74 | 1.119,86 | 1.094,25 |
| RTKC (juta) | 115,76 | 365,74 | 266,71 | 449,42 | 569,96 | 556,4 |
| CLF (%) | 71,59 | 85,53 | 63,81 | 41,93 | 50,9 | 50,85 |
| Yield penumpang (USc) | 7,64 | 9,33 | 6,28 | 6,14 | 6,07 | 6,23 |
| Yield kargo (USc/kg) | 46,52 | 38,53 | 25,85 | 15,29 | 17,48 | 17,64 |
| CASK (USc) | 6,80 | 5,98 | 6,48 | 5,8 | 5,66 | 5,44 |
| CASK-excl fuel (USc) | 4,12 | 4,43 | 4,97 | 3,96 | 3,78 | 3,89 |
| Citilink | | | | | | |
| Jumlah penumpang (juta) | 4,34 | 7,53 | 5,49 | 12,22 | 14,83 | 12,27 |
| Jumlah kargo (ton) | 31.961 | 81.735 | 59.999 | 65.948 | 84.466 | 75.767 |
| ASK (miliar) | 5,20 | 12,29 | 9,71 | 13,15 | 14,37 | 12,27 |
| RPK (miliar) | 3,91 | 6,94 | 4,56 | 9,89 | 11,9 | 9,79 |
| SLF (%) | 75,16 | 56,48 | 46,94 | 75,2 | 82,83 | 79,78 |
| ATKC (juta) | 129,31 | 303,32 | 239,62 | 326,48 | 358,53 | 311,03 |
| RTKC (juta) | 32,49 | 83,54 | 57,9 | 60,08 | 75,27 | 69,73 |
| CLF (%) | 25,12 | 27,54 | 24,16 | 18,4 | 20,99 | 22,42 |
| Yield penumpang (USc) | 6,42 | 4,29 | 5,35 | 7,65 | 5,29 | 5,19 |
| Yield kargo (USc/kg) | 94,04 | 93,23 | 107,83 | 111,99 | 47,42 | 38,24 |
| CASK (USc) | 5,04 | 4,38 | 4,56 | 5,52 | 4,94 | 4,71 |
| CASK-excl fuel (USc) | 2,38 | 2,88 | 3,36 | 3,7 | 2,91 | 2,99 |

Garuda Indonesia

Perseroan mengoperasikan penerbangan dari hub utama yang terletak di Bandara Internasional Soekarno-Hatta di Jakarta, Bandara Internasional Ngurah-Rai di Denpasar, Bali, Bandara Internasional Sultan Hasanudin di Makassar, Bandara Internasional Kualanamu di Medan dan Bandara Internasional Juanda di Surabaya. Lokasi hub utama Perseroan terletak di kota-kota yang memiliki permintaan pasar, konektivitas dan infrastruktur yang mendukung.

Pasar Domestik

Perseroan memiliki sejarah operasional terpanjang dan saat ini memiliki jaringan rute yang paling luas di dalam negeri. Per bulan Agustus 2022, Perseroan mengoperasikan rata-rata sekitar 2.816 penerbangan dan melayani 53 destinasi domestik. Peta di bawah ini memberikan gambaran jaringan rute domestik Perseroan.





Operasi penerbangan domestik Perseroan saat ini menggunakan sistem *hub-and-spoke*, dengan lokasi penghubung utama di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Jakarta. Perseroan berencana untuk mengoptimalkan lebih jauh rute jaringan yang saat ini dimiliki dengan menggabungkan hingga 39 armada pesawat B773, A333, A339, B738 dan menambah lokasi maupun frekuensi tujuan domestik dari yang saat ini dilayani.

Tabel di bawah ini menunjukkan tujuan utama penerbangan domestik berpenumpang pada 5 tahun terakhir:

| Rute Penerbangan | Jumlah Penumpang | | | | |
|----------------------------|------------------|---------|---------|-----------|-----------|
| | Semester I 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Jakarta-Denpasar-Jakarta | 384.591 | 541.604 | 376.555 | 1.274.883 | 1.310.709 |
| Jakarta-Surabaya-Jakarta | 153.616 | 240.156 | 342.105 | 1.178.455 | 1.313.535 |
| Jakarta-Medan-Jakarta | 125.897 | 210.316 | 250.805 | 823.376 | 954.001 |
| Jakarta-Yogyakarta-Jakarta | 87.227 | 90.261 | 264.644 | 1.009.199 | 987.547 |
| Jakarta-Palembang-Jakarta | 69.928 | 110.245 | 201.660 | 706.939 | 772.797 |

Pasar Internasional

Perseroan memiliki sejarah kegiatan operasional yang panjang dan saat ini memiliki jaringan rute internasional yang luas. Per Agustus 2022, Perseroan mengoperasikan rata-rata penerbangan sekitar 371 penerbangan internasional dan melayani 20 tujuan internasional yang terfokus pada kota-kota utama di Asia, Australia, Timur Tengah dan Eropa. Lokasi tujuan internasional menyesuaikan dengan tujuan perjalanan yang dilakukan oleh warga negara Indonesia dengan tetap mempertimbangkan profitabilitas. Perseroan senantiasa berusaha memperluas jaringan internasional, salah satunya dengan melakukan strategi optimasi operasional dan layanan dari kerjasama di aliansi SkyTeam yang telah dijalin sejak 2014.



Tabel di bawah ini memberikan informasi mengenai tujuan utama Perseroan untuk penerbangan internasional berpenumpang:

| Rute Penerbangan | Jumlah Penumpang | | | | |
|--------------------------------|------------------|--------|---------|---------|---------|
| | Semester I 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Jakarta-Singapura-Jakarta | 68.780 | 14.305 | 106.811 | 763.863 | 844.714 |
| Jakarta-Madinah-Jeddah-Jakarta | 45.003 | - | - | - | - |
| Jakarta-Kuala Lumpur-Jakarta | 15.825 | 25.881 | 32.397 | 136.295 | 189.915 |
| Jakarta-Seoul-Jakarta | 15.361 | 15.109 | 38.514 | 139.003 | 149.822 |
| Jakarta-Jeddah-Jakarta | 14.252 | 1.303 | 72.828 | 316.591 | 319.527 |
| Jakarta-Tokyo-Jakarta | 13.536 | 12.847 | 44.686 | 164.446 | 190.800 |

Citilink

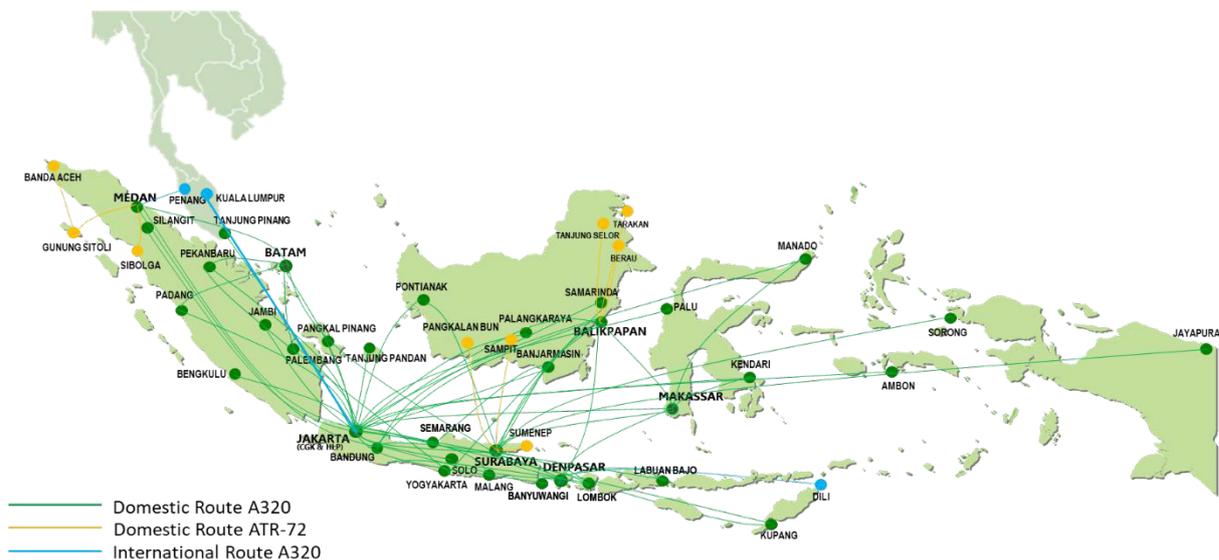
Sebagai Perusahaan Anak maskapai penerbangan BUMN yang hadir dengan menawarkan konsep penerbangan berbiaya hemat, tanpa mengesampingkan faktor kenyamanan penumpang, keamanan dan keselamatan penerbangan. Dimulai dengan 5 (lima) buah pesawat pada saat berdiri di tahun 2012, Citilink saat ini sudah bertumbuh dan mengoperasikan 59 pesawat di tahun 2022, terdiri dari 7 pesawat ATR72-600, 49 pesawat Airbus A320-200 NEO/CEO, 2 pesawat Airbus A330-900 NEO dan 1 pesawat B737-500 Freighter.

Citilink menerapkan strategi yang ditujukan untuk mengembangkan pasar, mengambil pangsa pasar *budget traveller* yang cukup besar dan mendukung Perseroan untuk mempertahankan dominasinya di semua segmen. Tahun 2022 diproyeksi sebagai tahun kebangkitan transportasi udara Indonesia paska periode pandemi. Pengembangan rute-rute domestik Citilink di tahun 2022 diharapkan mampu menstabilkan kondisi keuangan Perseroan dan memanfaatkan periode pemulihan paska pandemi.

Rencana penambahan rute dan frekuensi penerbangan yang akan dilayani telah mempertimbangkan kondisi lingkungan usaha, termasuk di dalamnya tingkat pertumbuhan permintaan, kondisi persaingan, strategi jangka panjang, ketersediaan armada (fleet), awak pesawat, potensi profitabilitas, izin rute, kesiapan infrastruktur bandara dan situasi pembatasan akibat dampak dari penyebaran COVID-19 di Indonesia.

Selama periode enam bulan yang berakhir pada bulan Juni 2022, pengembangan jaringan penerbangan dilakukan dengan pembukaan rute baru di 5 (lima) destinasi domestik, terdiri dari Berau, Kalimantan Timur (BEJ), Tarakan, Kalimantan Utara (TRK), Gunung Sitoli, Sumatera Utara (GNS), Pinangsori, Sumatera Utara (FLZ), Banda Aceh (BTJ), serta 3 (tiga) destinasi internasional, terdiri dari Penang, Malaysia (PEN), Kuala Lumpur, Malaysia (KUL) dan Dili, Timor Leste (DIL). Melalui ekspansi dan pengembangan jaringan penerbangan yang dilakukan, Citilink telah melayani penerbangan di 70 rute dan 50 destinasi.

Dengan skala produksi yang meningkat tajam, jangkauan destinasi yang meluas dan pemenuhan layanan penerbangan yang mendasar, Citilink didukung oleh sumber daya yang memadai di segala lini, baik operasional, manajemen maupun administratif. Per Juni 2022, jumlah personil adalah sebanyak 2043 orang, terdiri dari 348 personil manajemen, 315 *operational crew*, 626 pilot dan 754 *flight attendant*.



Tabel di bawah ini memberikan informasi mengenai 9 rute utama Citilink untuk layanan berpenumpang:

| Rute Penerbangan | Jumlah Penumpang | | | | |
|---------------------------|--------------------|---------|---------|---------|---------|
| | Semester I 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Jakarta-Denpasar-Jakarta | 291.009 | 466.405 | 256.178 | 523.177 | 675.666 |
| Jakarta-Kualanamu-Jakarta | 260.042 | 491.207 | 292.811 | 514.054 | 596.437 |
| Jakarta-Surabaya-Jakarta | 245.206 | 413.392 | 272.118 | 697.900 | 956.978 |
| Jakarta-Batam-Jakarta | 169.848 | 270.894 | 173.799 | 249.945 | 338.795 |
| Jakarta-Makasar-Jakarta | 161.382 | 351.640 | 221.317 | 347.141 | 454.589 |
| Jakarta-Palembang-Jakarta | 147.249 | 183.318 | 142.124 | 304.331 | 248.357 |

| Rute Penerbangan | Jumlah Penumpang | | | | |
|-------------------------------|--------------------|---------|---------|---------|---------|
| | Semester I 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Surabaya-Denpasar-Surabaya | 144.624 | 166.666 | 154.462 | 354.536 | 432.687 |
| Jakarta-Kulonprogo-Jakarta | 142.630 | 192.388 | 54.639 | - | - |
| Surabaya-Banjarmasin-Surabaya | 135.579 | 198.287 | 137.960 | 340.691 | 292.274 |

b. Ancillary

merupakan produk tambahan yang ditawarkan kepada penumpang komersial seperti penjualan makanan dan minuman di atas pesawat, pemilihan tempat duduk pada pesawat dan penambahan bagasi berbayar.

c. Penerbangan Kargo

merupakan jasa transportasi udara untuk kargo, yang terdiri dari kargo reguler, paket, kargo non-reguler dan kargo lainnya 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.

d. Penerbangan Haji

Merupakan jasa transportasi udara yang ditawarkan Garuda Indonesia untuk calon Haji dengan tujuan ke Mekkah dan Madinah. Perseroan mengoperasikan masing-masing 205, 279, 279, 269 dan 131 kelompok terbang dan melayani 79.020; 107.974; 107.959; 104.055 dan 47.915 penumpang (pulang pergi) untuk memberikan layanan haji tahunan bagi umat Islam masing-masing pada tahun 2016, 2017, 2018, 2019 dan 2022. (Pada tahun 2020 dan 2021 tidak dilaksanakan keberangkatan Jamaah Haji Indonesia). Layanan Haji tersebut diberikan atas permintaan Pemerintah dengan tarif yang dinegosiasikan oleh Pemerintah berdasarkan dari beberapa faktor termasuk diantaranya nilai tukar Rupiah terhadap Dolar AS, harga bahan bakar, serta tarif penyewaan pesawat. Kementerian Agama bertanggung jawab untuk mengatur perjalanan bagi para rombongan Haji, termasuk pengaturan perjalanan penerbangan dari dan ke dan 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. Saat ini, Perseroan merupakan salah satu maskapai penerbangan domestik yang dikontrak oleh Kementerian Agama untuk layanan haji tahunan.

e. Penerbangan Charter

merupakan jasa transportasi udara melalui pesanan di luar jadwal penerbangan yang dipublikasikan. Pada tahun 2021, Perseroan juga mengoperasikan penerbangan charter untuk keperluan bisnis, pemerintahan, repatriasi, 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.

Selain jasa penerbangan, Grup juga menjalankan kegiatan usaha pendukung sebagai berikut:

a. In-flight Services

Layanan dalam penerbangan yang ditawarkan melalui in-flight entertainment, in-flight meals, koran, majalah dan lainnya

b. Pemeliharaan Pesawat

Salah satu bisnis pendukung penerbangan Grup adalah bisnis pemeliharaan pesawat yang dimiliki melalui GMF AeroAsia. Bisnis pemeliharaan pesawat terdiri dari pemeliharaan *airframe*, *line*, komponen, mesin, *engineering*, logistik, GSE, IGTE dan *learning*.

c. Power by The Hour

Skema pembayaran biaya sewa dengan berdasarkan pada utilisasi pesawat aktual (Flight Hour)

d. Jasa Pendukung Maskapai Lainnya

Grup juga memiliki sejumlah bisnis yang mendukung jasa penerbangan Perseroan dan Citilink, antara lain:

- **Komisi dan non-core**
melalui Sabre, Grup menyediakan jasa pendukung sistem, penyewaan komputer dan penyediaan barang untuk *travel agent*. Sementara, melalui Asyst, Grup menyediakan jasa konsultasi dan sistem IT *engineering*.
- **Komisi dan non-core**
melalui GIHF, Grup menyediakan jasa *travel agent*, penjualan tiket pesawat dan penyewaan pesawat.

3. Keunggulan Kompetitif Grup

Keunggulan kompetitif yang dimiliki Perseroan secara keseluruhan antara lain:

Garuda Indonesia sebagai maskapai COVID-19 bintang lima

Garuda Indonesia menjadi maskapai penerbangan pertama di Asia Tenggara sekaligus menjadi satu-satunya maskapai asal Indonesia yang mampu meraih predikat tersebut dari 8 (delapan) maskapai penerbangan dunia yang sejauh ini berhasil memperoleh “5-Star COVID-19 Airline Safety Rating” (berdasarkan Skytrax Ratings, 28 Juni 2021).

Pencapaian ini tentunya juga menjadi energi dan motivasi untuk terus memberikan terobosan dan inovasi layanan terbaik bagi seluruh pengguna jasa, khususnya melalui penerapan protokol kesehatan secara optimal pada seluruh *touch point* layanan penerbangan. Melalui penerapan protokol kesehatan ini, diharapkan Garuda Indonesia dapat menghadirkan layanan penerbangan terbaik bagi pengguna jasa yang merupakan prioritas utama Garuda Indonesia. Hal tersebut direpresentasikan melalui filosofi layanan Garuda Indonesia yaitu “#BecauseYouMatter.”

Penerbangan dengan OTP yang unggul

Salah satu kekuatan Garuda Indonesia dari sisi operasi adalah tingkat *On Time Performance* (OTP). Pada tahun 2021, Garuda Indonesia menempati posisi kedua sebagai Top 100 Global Airlines berdasarkan survey yang dilakukan oleh OAG (*Official Airline Guide*) dan memiliki OTP terbaik atau menempatkan posisi ke-5 sebagai OTP terbaik dari seluruh airline global. Untuk tren OTP, Garuda Indonesia berhasil membukukan OTP sebesar 92,6% pada YTD Desember 2021 dimana pencapaian tersebut berada di atas target korporat sebesar 92%. Saat pandemi COVID-19, Perseroan tetap beroperasi dalam memenuhi kebutuhan pelanggan untuk bepergian dengan menyediakan layanan yang aman dan nyaman. Perseroan mampu untuk menjaga rata-rata utilisasi pesawat pada level 05:01 jam dengan level incident rate 0,279 per 1.000 penerbangan.

Dukungan dari bisnis Perusahaan Anak

Bisnis Garuda Indonesia didukung oleh enam Perusahaan Anak di antaranya Citilink sebagai maskapai berbasis *Low Cost Carrier* (LCC), GMF AeroAsia sebagai perusahaan *Maintenance Repair & Overhaul* (MRO), Asyst sebagai penyedia layanan IT, Aerowisata sebagai perusahaan yang bergerak di bidang *hospitality* dan logistik, Sabre sebagai sistem distribusi global untuk server maskapai dan GIHF sebagai agen perjalanan dan perusahaan penyewaan pesawat. Total pendapatan usaha konsolidasian pada tahun 2020 adalah sebesar 1,3 Bio USD. Bisnis pendukung dari Perusahaan Anak ini memiliki potensi untuk mendorong peningkatan pendapatan Perseroan secara konsolidasi maupun meningkatkan efisiensi Perseroan dalam menjalankan bisnisnya.

Penilaian yang baik dari pelanggan terhadap penerbangan rute domestik Garuda Indonesia

Berdasarkan hasil survey Garuda Indonesia bahwa nilai *Net Promoter Score* (NPS) Garuda Indonesia tahun 2021 mencapai 74,3 artinya konsumen puas terhadap layanan Perseroan, tapi masih pasif dalam hal promosi maskapai. Salah satu indikator penilaian NPS yaitu terkait persentase pengaruh protokol kesehatan terhadap pemilihan maskapai sebesar 96%.

4. Strategi Grup

Dalam rangka menghadapi kondisi perekonomian dan industri penerbangan yang mengalami penurunan akibat pandemi COVID-19, strategi Perseroan adalah sebagai berikut:

Financial Restructuring

Perseroan terus berupaya untuk melakukan restrukturisasi keuangan diantaranya melalui restrukturisasi atas *long-term* dan *short-term loan* dengan perbankan, institusi keuangan, non-bank dan dengan pihak ketiga non-bank non-institusi keuangan lainnya. Perseroan juga bekerja sama dengan beberapa Perseroan konsultan (aspek bisnis, legal dan finansial) dalam mendukung proses pelaksanaan restrukturisasi Perseroan. Lebih lanjut, dari aspek langkah pemulihan kinerja Perseroan, salah satu fase akseleratif dalam fokus restrukturisasi kewajiban usaha juga turut dimaksimalkan melalui tahapan proses Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang ("PKPU") yang dijalani sejak 9 Desember 2021, menyusul penyampaian permohonan PKPU oleh salah satu mitra usaha Perseroan. Momentum PKPU ini menjadi salah satu basis penting langkah pemulihan kinerja yang dijalani Perseroan di tahun 2021 lalu, mengingat tahapan PKPU ini menjadi langkah percepatan dalam upaya restrukturisasi kewajiban usaha yang ditempuh melalui skema *in-court*, guna mencapai solusi terbaik dalam upaya pemenuhan kewajiban usaha Perseroan terhadap seluruh krediturnya.

Cost Restructuring

Selaras dengan proses PKPU yang tengah dijalankan Perseroan, restrukturisasi terhadap biaya operasional Perseroan juga dilakukan dan menjadi prioritas di tahun 2021. Adapun inisiatif tersebut di antaranya melalui penurunan beban sewa pesawat setelah negosiasi dengan para *lessor*, reviu dan efisiensi terhadap biaya *overhead*, serta rasionalisasi biaya pegawai yang berfokus untuk menyelaraskan biaya dengan aspek produksi yang terdampak pandemi, termasuk adanya penyesuaian penghasilan karyawan secara proporsional. Komponen kewajiban usaha yang direstrukturisasi secara komprehensif turut memperhatikan business sustainability dan optimalisasi pendapatan operasional Perseroan. Hal ini dapat terefleksikan pada sejumlah rencana terhadap fundamental dari beban usaha Perseroan, di antaranya melalui penurunan beban sewa pesawat, hingga berbagai langkah strategis dalam basis kinerja operasi melalui optimalisasi jumlah armada, simplifikasi jenis armada dan memaksimalkan rute penerbangan dengan kinerja yang positif.

Services Improvement

Sebagai Perseroan yang berorientasi pada pelanggan, Perseroan melakukan beberapa program prioritas di tahun 2021 dalam upaya meningkatkan layanan kepada pelanggan, diantaranya dengan peningkatan *customer value*, peningkatan layanan pada seluruh *touch point*, serta fokus pada pelatihan pelayanan bagi frontliners. Hal ini selaras dengan *core value service* Perseroan yang berfokus pada pelanggan yaitu #BecauseYouMatter.

Streamlining Business Process

Pada tahun 2021, Perseroan juga melakukan inisiatif *streamlining business process* dengan mengacu pada *best practice*, *knowledge* dan *experiences* sehingga diharapkan akan berdampak pada simplifikasi proses kerja yang pada akhirnya dapat menurunkan biaya ataupun meningkatkan kepuasan pelanggan.

5. Prospek Usaha

Pertumbuhan *Real GDP* Dunia diprediksi bertumbuh sebesar 4,3% pada tahun 2022. Namun, jika COVID-19 memiliki dampak yang berkepanjangan dalam jangka menengah, maka dapat mengurangi *GDP* Dunia sebesar USD5,3 triliun kumulatif selama lima tahun ke depan dibandingkan dengan proyeksi saat ini. (Sumber: *World Economic Outlook October 2021*)

Di tahun 2022, pertumbuhan ekonomi di Indonesia diperkirakan masih akan terpengaruh oleh pandemi COVID-19 yang saat ini masih berlangsung, namun pertumbuhan ekonomi diprediksi mulai pulih dengan perkiraan sebesar 5,0% sampai dengan 5,5%. Beberapa program telah dicanangkan oleh Pemerintah untuk mendorong pemulihan ekonomi Indonesia, misalnya akselerasi pemulihan ekonomi, reformasi struktural dan reformasi fiskal yang diharapkan kebijakan fiskal tahun 2022 akan semakin efektif, *prudent* dan *sustainable*. Dalam upaya penanganan mitigasi dampak COVID-19 dan percepatan pemulihan ekonomi nasional, Pemerintah melalui Peraturan Presiden No. 82 Tahun 2020 telah menetapkan komite penanganan COVID-19 dan Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) yang akan menetapkan kebijakan strategis Pemerintah Pusat dan juga sebagai koordinator inisiatif-inisiatif Badan Pemerintah terkait. Selain itu, Pemerintah melalui Kementerian Keuangan akan melanjutkan langkah stimulus fiskal dan non fiskal baik di sektor aviasi maupun sektor pariwisata yang merupakan sektor yang menjadi prioritas bagi Pemerintah. Sebagai salah satu fokus Pemerintah dalam pemulihan ekonomi adalah melalui sektor pariwisata. Oleh karena itu, Pemerintah melalui Kementerian BUMN merencanakan program pembentukan Holding BUMN Pariwisata dan Pendukung yang diharapkan dapat membantu realisasi visi Pemerintah dalam ranah transformasi ekonomi nasional pada sektor pariwisata dan pendukung.

Berdasarkan hasil analisis dari beberapa konsultan dan perhitungan internal Perseroan, diprediksi pasar akan pulih (kembali ke tingkat trafik penumpang tahun 2019) di tahun 2024. Perseroan memiliki peluang untuk tumbuh dengan berdasarkan perkiraan terhadap membaiknya kondisi perekonomian, baik perekonomian global dan perekonomian nasional. Beberapa peluang yang dimiliki perseroan adalah sebagai berikut:

a. Sinergi BUMN Pariwisata dan Pendukung

Lewat Kementerian BUMN, Pemerintah merencanakan pembentukan *Holding* BUMN Pariwisata dan Pendukung yang diharapkan dapat membantu realisasi visi Pemerintah dalam transformasi ekonomi nasional pada sektor tersebut. Dalam pelaksanaannya, setelah restrukturisasi yang dilakukan oleh grup Perseroan, terdapat rencana Perseroan untuk ikut serta sebagai penyedia jasa transportasi dan pendukungnya *Holding* tersebut.

b. Perluasan Bandara dan Pembangunan Bandara Baru

Dalam mendukung bisnis transportasi udara, Pemerintah berencana untuk membuat ataupun mengembangkan beberapa Bandar Udara di Indonesia. Hal ini sejalan dengan program Pemerintah melalui Kementerian BUMN, dimana salah satu fokus utamanya yaitu penataan dan peningkatan kualitas fokus bisnis. Beberapa Bandar udara yang akan dikembangkan yaitu Makassar, Surabaya, Namrole, Lombok dan Manado. Program pengembangan Bandar udara ini diharapkan dapat mendorong peningkatan kinerja Perseroan dari sisi operasional.

c. Pertumbuhan Pasar Kargo

Untuk mengantisipasi prediksi pertumbuhan positif *market* untuk kargo di domestik dan internasional pada lima tahun mendatang, pada tahun 2021 Perseroan telah melaksanakan rekonfigurasi pesawat dengan *seat removal* untuk meningkatkan kapasitas kargo.

d. Peningkatan Kapasitas Penyimpanan (Storage) Kargo

Perseroan berencana untuk melakukan skema kerjasama berupa KSO dalam mengelola terminal kargo, mengingat diperlukannya peningkatan atau pengembangan pada *warehouse* ataupun *storage* penyimpanan kargo seiring bertumbuhnya *market* kargo di Indonesia.

e. Pertumbuhan Pasar Charter

Pasar pada penerbangan *charter* juga diprediksi akan mengalami peningkatan. Perseroan memiliki beberapa peluang potensial seperti segmen *charter market* di China (jika *market* sudah kembali normal), *Market Corporate* , *Market Cargo* , pasar rohani (seperti umrah dan haji) dan *Spot Charter* (seperti *medical* , *death affairs* dan lain-lain).

6. Pemasaran

Strategi pemasaran Perseroan difokuskan untuk membangun kepercayaan dan rasa aman dan nyaman pelanggan untuk *travelling* di tengah pandemi COVID-19 dengan mengangkat tema besaran berupa “ *Because You Matter* ” dengan empat strategi utama, yaitu:

Build Trust

Meningkatkan rasa kepercayaan pelanggan kembali dengan implementasi *physical distancing* , konsistensi pelaksanaan protokol kesehatan serta memberikan informasi mengenai *High Efficiency Particulate Air (HEPA) filter* serta *update* regulasi perjalanan selama masa pandemi oleh Perseroan agar pelanggan dapat melakukan perjalanan dengan aman, sehat dan nyaman.

Fear in Perspective

Memberikan edukasi terbang aman bersama Perseroan dengan mengedepankan penyesuaian layanan yang diberikan kepada penumpang sejak proses *pre journey* hingga *post journey* . Perseroan juga bekerja sama dengan rekan-rekan untuk menyediakan “ *Personal Health Kit* ” yang diberikan kepada penumpang sebagai *added value* , dimana Perseroan memberikan peralatan berupa masker, *hand sanitizer* dan lain-lain pada penerbangan tertentu untuk menunjukkan kepedulian Perseroan terhadap pelanggan dan pencegahan penyebaran virus COVID-19.

Inspire People to Travel

Membuat program acara taktikal dan *campaign* berupa live show GA Talks, membahas mengenai kesiapan Perseroan untuk menjadi mitra perjalanan yang dapat diandalkan di masa pandemi, dengan menghadirkan tokoh-tokoh inspiratif dan berpengaruh di Indonesia. GA Talks merupakan rangkaian acara *talkshow* dengan menggunakan platform media sosial (Instagram) yang dipandu oleh Direktur Utama Perseroan dengan menghadirkan tokoh inspiratif untuk membahas mengenai pengalaman atau harapan untuk melakukan perjalanan menggunakan maskapai Perseroan di era pandemi. Program ini bertujuan untuk menjaga *engagement* dari para penumpang Perseroan di masa pandemi.

Influence People to Fly

Memaksimalkan potensi kerja sama antar unit usaha di Grup dan pihak eksternal pada program atau event tertentu untuk mengoptimalkan promosi maupun kerja sama serta pelayanan bagi para penumpang. Sebagai bentuk dukungan terhadap program Pemerintah terutama Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (Kemenparekraf), Perseroan bekerjasama dengan *influencer* untuk membantu melakukan campaign program Pemerintah untuk membantu proses pemulihan dunia pariwisata. Beberapa program lainnya yang juga merupakan salah satu bentuk dukungan terhadap program Pemerintah yaitu ajakan Ayo Pakai Masker, Perseroan mengadakan kompetisi *design livery* berbentuk masker pesawat yang diselenggarakan di tahun 2020.

7. Hak atas Kekayaan Intelektual (HAKI)

Perseroan memiliki berbagai hak kekayaan intelektual yang berhubungan dengan kegiatan usaha Perseroan. Hak tersebut didapatkan pada kegiatan usaha Perseroan dan Perseroan Asosiasi sebagai tambahan nilai pada pengadaan peralatan Perseroan yang sifatnya tidak eksklusif dan tidak boleh dialihkan.

Pada saat tanggal Prospektus diterbitkan, Perseroan dan Perusahaan 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 |

8. 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.

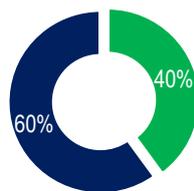
Salah satu strategi dalam menghadapi persaingan dalam industri penerbangan yang semakin ketat dan panas bersama dengan Perusahaan Anak Citilink. Perseroan dan Citilink bersama-sama masuk ke dalam kancah persaingan sebagai satu tim. Fungsi keberadaan Citilink yang merupakan operator penerbangan berbiaya murah dengan pelayanan standar salah satunya adalah untuk dapat menghadapi tekanan dari para operator penerbangan LCC.

Di pasar domestik penerbangan berjadwal Indonesia, secara besaran terdapat 5 grup maskapai penerbangan yang terdiri dari Garuda Indonesia Group, Lion Air Group, Sriwijaya Air Group, AirAsia Group dan Pelita Air sebagai pemain baru dalam penerbangan reguler berjadwal. Sebagai *full-service airline*, Perseroan bersaing dengan Batik Air, sementara Citilink, sebagai *low-cost carrier*, bersaing dengan Lion, Wings dan Air Asia.

| | FULL-SERVICE | MEDIUM-SERVICE | NO FRILLS |
|-------------------------------|---|--|---|
| GARUDA INDONESIA GROUP |  | | Citilink |
| PERTAMINA | |  | |
| LION AIR GROUP |  | |  |
| SRIWIJAYA GROUP | |   | |
| AIR ASIA GROUP | | |  |

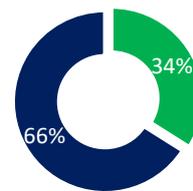
Dari sisi pangsa pasar penerbangan penumpang domestik, Garuda Indonesia dan Citilink mampu menguasai 40% pada tahun 2019 dan turun ke angka 34% pada tahun 2022. Dari sisi pangsa pasar penerbangan penumpang internasional, Garuda Indonesia dan Citilink mampu menguasai 14% di tahun 2019 yang kemudian turun ke angka 13% pada tahun 2020.

Pangsa Pasar Domestik 2019



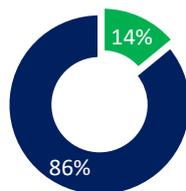
■ Garuda & Citilink ■ Lainnya

Pangsa Pasar Domestik 2020



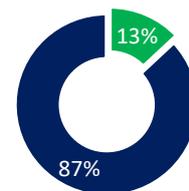
■ Garuda & Citilink ■ Lainnya

Pangsa Pasar Internasional 2019



■ Garuda & Citilink ■ Lainnya

Pangsa Pasar Internasional 2020

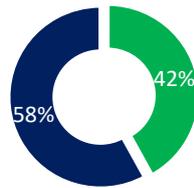


■ Garuda & Citilink ■ Lainnya

Sumber: Data PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II yang diolah kembali oleh Perseroan

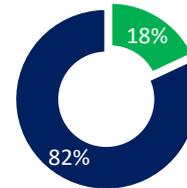
Garuda Indonesia Group juga turut berperan dalam penerbangan kargo di kawasan regional dan internasional. Pada tahun 2020, Garuda Indonesia dan Citilink mampu menguasai 42% pangsa pasar penerbangan kargo domestik dan 18% pangsa pasar penerbangan kargo internasional.

Pangsa Pasar Domestik Jasa Kargo 2020



■ Garuda & Citilink ■ Lainnya

Pangsa Pasar Domestik Jasa Kargo 2020



■ Garuda & Citilink ■ Lainnya

Sumber: Data PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II yang diolah kembali oleh Perseroan

9. Tanggung Jawab Sosial Perseroan (*Corporate Social Responsibility/CSR*)

Perseroan berkomitmen menjalankan Program Tanggung Jawab Sosial Perseroan (*Corporate Social Responsibility/CSR*) sebagai pendekatan yang tepat bagi entitas bisnis untuk mengakar dan tumbuh kembang bersama masyarakat serta penghormatan terhadap hak asasi manusia, kewajiban untuk menyediakan tempat yang nyaman dan hubungan kerja yang baik dengan pegawai, mengutamakan terjaganya kesehatan dan keselamatan kerja dan ikut serta mengembangkan ekonomi dan komunitas lokal.

Melalui Garuda Indonesia Peduli, Perseroan telah menjalankan program 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 (tiga) aspek CSR yakni ekonomi, sosial dan

Ekonomi

Perseroan mulai melaksanakan Program PUMK, yakni program untuk meningkatkan kemampuan usaha kecil agar menjadi tangguh dan mandiri, sejak tahun 2012. Program PUMK dilaksanakan melalui dua kegiatan utama, yaitu Penyaluran Dana Pinjaman Kemitraan kepada Mitra Binaan dan Pembinaan Mitra Binaan. Pada tahun 2021, Perseroan memberikan penyaluran Program PUMK kepada mitra binaan baru melalui sinergi BUMN dengan PT Kliring Berjangka Indonesia (KBI) untuk membina Kelompok Tani Sido Rukun di Kabupaten Ngawi, Jawa Timur dan Koperasi Paripurna Teknovasi Indonesia (PTI) di Kabupaten Bantaeng, Sulawesi Selatan. Selain itu, Perseroan melanjutkan kerja sama kemitraan dengan memberikan penyaluran PUMK kepada 2 (dua) mitra lama, yaitu mitra binaan di sektor jasa penjualan suku cadang dan bengkel Kurnia Motor Putra di Majalengka, Jawa Barat dan mitra binaan perajin tenun dan songket Poni's Weaving Center di Kabupaten Buleleng, Bali.

Selain melalui PUMK, Perseroan melalui program TJSL juga turut mendukung perekonomian masyarakat dengan memberikan bantuan peralatan produksi bagi pengembangan usaha UMKM yang tersebar di beberapa daerah, yaitu Jawa Barat, Kepulauan Bangka Belitung dan Bali. Adapun rincian program tersebut adalah:

1. Bantuan pengembangan usaha berupa alat tangkap mesin tempel bagi kelompok nelayan Berbiri Makmur di Kepulauan Bangka Belitung;
2. Bantuan pengembangan usaha berupa peralatan budidaya ikan lele kepada kelompok pembudidaya ikan di Gianyar, Bali dan peralatan budidaya madu lebah kepada kelompok tani budidaya madu lebah di Gianyar, Bali.

Sosial

Sebagai bentuk kepedulian Perseroan akan dampak dari bencana alam yang terjadi di Indonesia selama tahun 2021, Perseroan memberikan bantuan kemanusiaan kepada para korban bencana alam yang terjadi di Sulawesi Barat, Kalimantan Selatan dan Nusa Tenggara Timur. Adapun bentuk bantuan kemanusiaan tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Bantuan kebutuhan pokok dan obat-obatan kepada korban bencana gempa di Kabupaten Mamuju dan Majene, Sulawesi Barat; serta kepada korban bencana banjir bandang di Banjarmasin, Kalimantan Selatan;
2. Bantuan kantong jenazah bagi korban bencana banjir bandang di Kabupaten Flores Timur, Nusa Tenggara Timur; serta turut memberikan bantuan transportasi udara untuk mengantarkan petugas kemanusiaan yang akan bertugas dalam percepatan penanganan bencana, baik dari BNPB maupun dari pemangku kepentingan terkait;
3. Bantuan jasa pengiriman kargo untuk kebutuhan pokok, obat-obatan dan pakaian yang berasal dari BUMN lain dan sejumlah relawan lainnya untuk korban bencana di Kabupaten Flores Timur, Nusa Tenggara Timur. Perseroan juga memberikan bantuan jasa penerbangan untuk mengantarkan petugas kemanusiaan yang akan bertugas dalam percepatan penanganan bencana.

Sebagai bentuk kepedulian terhadap sarana dan prasarana bagi kebutuhan masyarakat di sekitar branch office, maka pada tahun 2021 Garuda Indonesia menjalankan program Garuda Peduli Sarana dan Prasarana di beberapa daerah. Program tersebut dilakukan agar pembangunan berjalan secara merata di beberapa daerah di Indonesia, yaitu Aceh, Kepulauan Bangka Belitung dan Bali. Adapun bantuan sarana dan prasarana tersebut adalah sebagai berikut: 1. Bantuan renovasi terhadap 5 rumah ibadah yang tersebar di beberapa wilayah provinsi Aceh dan Kepulauan Bangka Belitung; 2. Bantuan sarana dan prasarana berupa kebutuhan pokok dan kursi roda kepada panti werda di Badung, Bali.

Dalam meningkatkan sumber daya manusia kepada putra asli daerah khususnya di Labuan Bajo, Perseroan telah melakukan serangkaian kolaborasi Program Pembangunan dan Pengembangan Masyarakat di Labuan Bajo, Nusa Tenggara Timur bersama dengan BUMN lainnya. Perseroan berkontribusi dalam Program Pelatihan Digital Marketing, dimana salah satu materi yang diberikan adalah salah satu produk Garuda Indonesia yaitu Kirim Aja. Melalui program ini, diharapkan setelah mengikuti pelatihan para peserta bisa menjadi Agen Kirim Aja sehingga tak hanya menjalankan program TJSJL namun juga Perseroan telah merealisasikan program Creating Shared Value (CSV). Selain itu, perseroan juga berpartisipasi dalam memberikan bantuan sosial kepada 50 kepala keluarga di Desa Komodo, Nusa Tenggara Timur.

Lingkungan

Garuda Indonesia berkomitmen untuk bergerak bersama pemangku kepentingan lainnya guna mewujudkan lingkungan yang lebih baik. Sejalan dengan itu, Perseroan mengembangkan konsep Garuda Indonesia Green Airline dengan tujuan menjadikan maskapai penerbangan selaras dengan masyarakat dan alam. Konsep ini direalisasikan Perseroan melalui keterlibatannya sebagai salah satu *founding member* dari *Indonesia Business Council for Sustainable Development (IBCS)*, sebuah forum untuk Perseroan-Perseroan di Indonesia yang berfokus pada upaya-upaya sektor bisnis dalam menciptakan pembangunan Indonesia yang berkelanjutan. Upaya lain yang dilakukan Perseroan demi terwujudnya lingkungan yang lebih baik juga dilakukan dengan berpartisipasi aktif dalam Program Indonesia Vision 2050 yang merupakan program inisiatif dengan tujuan menyusun kerangka kerja sektor bisnis agar berpaling dari praktik *Business As Usual* menjadi berkelanjutan. Tak hanya itu, Perseroan juga turut berpartisipasi dalam berbagai program pro-lingkungan. Semua program yang dilakukan Perseroan tersebut sejalan dengan IATA Four Pillar Strategy (*Improved Technology, Effective Operations, Efficient infrastructure, Positive Economic Measures*), dimana strategi yang dirumuskan sejak tahun 2007 ini bertujuan untuk mengurangi dampak terhadap lingkungan yang dihasilkan oleh industri penerbangan.

Langkah nyata yang dilakukan Perseroan untuk mendukung pelestarian lingkungan di antaranya:

1. *Recycle In-Flight Material*
Program ini merupakan inisiatif Perseroan untuk menggunakan plastik daur ulang "*in-flight material*" dan mendaur ulang kembali material tersebut ketika selesai digunakan. Dengan program ini, Perseroan mampu mengurangi sampah plastik sebanyak 26,1 ton/tahun dan emisi karbon hingga 65,2 ton/tahun.
2. *Monouse to Multiuse Program*
Program ini diwujudkan dengan mengganti material *monouse* menjadi *multiuse*, yang secara signifikan akan mengurangi keperluan produksi material dan limbah. Implementasi program ini dilakukan pada:
 - a. *Linen economy class headrest cover* (dengan estimasi berjumlah 2,5 juta/tahun); dan
 - b. *Linen economy class pillow cover* (dengan estimasi berjumlah 2,5 juta/tahun).
3. *Electronic Flight Bag (EFB)*
Saat ini dokumen dan manual penerbangan di kokpit yang dahulunya menggunakan kertas sudah berbentuk digital yang bisa diakses melalui gawai elektronik berupa tablet. Kebijakan ini merupakan salah satu upaya mengurangi penggunaan kertas dalam jumlah besar.
4. *Digital Reading Material*
Bahan bacaan untuk hiburan penumpang tidak lagi disediakan dalam bentuk cetak. Kini hiburan bacaan dapat di akses secara digital di beberapa area *lounge*. Kebijakan ini juga merupakan upaya Perseroan untuk mengurangi penggunaan kertas dalam jumlah besar.
5. *E-Colours*
Sejak tahun 2021 majalah yang menjadi salah satu hiburan dalam penerbangan Garuda Indonesia juga telah tersedia dalam bentuk digital sebagai bentuk dukungan untuk mengurangi penggunaan kertas. Seiring dengan konsep *Green Economy* yang menjadikan aspek *People, Planet* dan *Profit* sebagai tiga fokus utama, maka Perseroan menjadikan konsep tersebut dalam menyusun *Green Strategy*, yang terdiri dari *Green Campaign (People)*, *Green Action (Planet)* dan *Green Responsibility (Profit)*. Upaya tersebut dilakukan oleh Perseroan untuk mencapai target Perseroan melalui pengoperasian pesawat yang berwawasan lingkungan yang bertujuan untuk menurunkan tingkat emisi dan limbah serta menghemat penggunaan energi serta sumber daya alam lainnya.

10. Kecenderungan dan Ketergantungan Usaha

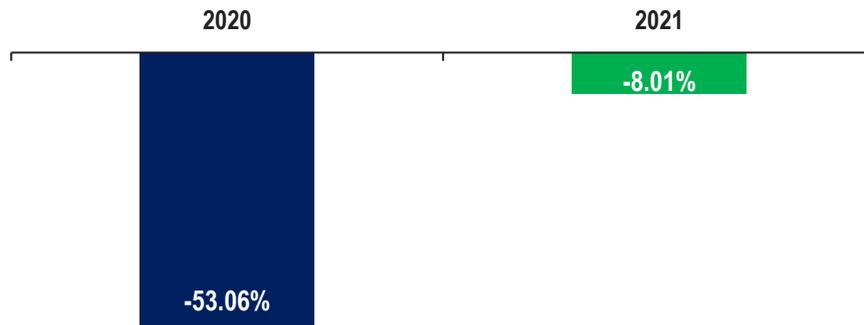
Kecenderungan

Sejak tahun buku terakhir sampai dengan tanggal Prospektus ini diterbitkan, Perseroan memiliki kecenderungan yang signifikan dalam produksi, penjualan, persediaan, beban dan harga penjualan yang mempengaruhi kegiatan usaha dan prospek keuangan Perseroan. Perseroan juga memiliki kecenderungan, ketidakpastian, permintaan, komitmen, atau peristiwa yang tidak dapat diketahui yang dapat mempengaruhi secara signifikan penjualan bersih atau pendapatan usaha, pendapatan dari operasi berjalan, profitabilitas, likuiditas atau sumber modal, atau peristiwa yang akan menyebabkan informasi keuangan yang dilaporkan belum tentu dapat dijadikan indikasi atas hasil operasi atau kondisi keuangan masa datang.

Dampak Pandemi COVID-19 ("COVID-19") Terhadap Operasional dan Keuangan Perseroan

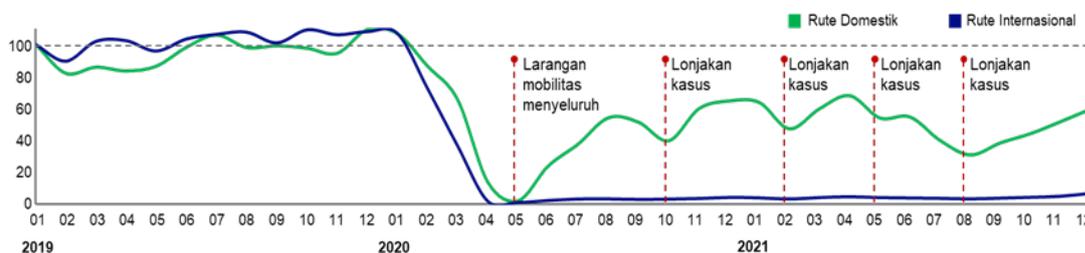
Selain berdampak ke perekonomian global, pandemi COVID-19 juga berdampak ke perekonomian Indonesia. Pengaruh pandemi terhadap perekonomian Indonesia dapat terlihat dari pertumbuhan PDB tahunan yang menurun sebesar -2,07% (*year-on-year*) pada tahun 2020. Pertumbuhan ekonomi Indonesia pada tahun 2020 mengalami penurunan signifikan dari pertumbuhan ekonomi pada tahun 2019 sebesar 5,02%. Kemudian, pertumbuhan perekonomian Indonesia pada tahun 2021 diproyeksikan oleh Bank Dunia sebesar 3,7% pada tahun 2021 dengan pertumbuhan ekonomi aktual pada tahun 2021 sebesar 3,69% (*year-on-year*) yang masih di bawah pertumbuhan rata-rata 10 tahun terakhir sebesar 5,4% (*year-on-year*). Sedangkan untuk pertumbuhan perekonomian Indonesia pada tahun 2022, Bank Dunia memangkas proyeksi pertumbuhan ekonomi Indonesia dari 5,2% menjadi 5,1% (*year-on-year*). Pertumbuhan ekonomi aktual yang sedikit lebih besar daripada proyeksinya menunjukkan COVID-19 yang masih mempengaruhi perekonomian Indonesia pada tahun 2021 dan 2022.

Seterusnya, kondisi sektor transportasi udara Indonesia mengalami penurunan sebagaimana kondisi sektor transportasi udara global. Berdasarkan data BPS, sektor transportasi udara Indonesia merupakan sektor yang paling terdampak oleh pandemi, dengan penurunan PDB sektor transportasi udara sebesar -53,06% pada tahun 2020 jika dibandingkan dengan tahun 2019 dan -8,01% pada tahun 2021 jika dibandingkan dengan tahun 2020. Penurunan PDB pada tahun 2021 lebih kecil jika dibandingkan dengan penurunan PDB pada tahun 2020 walaupun belum dapat pulih ke kondisi sebelum pandemi.



Penurunan PDB Sektor Transportasi Udara Indonesia pada Tahun 2020 dan 2021

Dampak COVID-19 terhadap sektor transportasi udara dapat dilihat terutama dari pengaruhnya terhadap jumlah penumpang udara dari/ke Indonesia, baik untuk rute domestik maupun internasional.



Jumlah Penumpang Penerbangan dari/ke Indonesia sebagai % dari Jumlah Penumpang Penerbangan pada tahun 2019

Sebelum terjadinya COVID-19 (Januari 2019 – Februari 2020), rata-rata jumlah penumpang udara dari/ke Indonesia di tahun 2019 adalah sebesar 95% untuk rute domestik dan 101% untuk rute internasional terhadap Januari 2019. Namun, setelah terjadinya COVID-19 (Maret 2020 – Desember 2021), rata-rata jumlah penumpang udara dari/ke Indonesia menurun sangat signifikan menjadi hanya sebesar 47% untuk rute domestik dan hanya sebesar 5% untuk rute internasional terhadap Januari 2019.

Seperti para pelaku usaha dalam sektor transportasi udara lainnya, Perseroan juga sangat terdampak oleh pandemi COVID-19. Dampak COVID-19 terhadap kinerja operasional Perseroan dapat dilihat terutama dari pengaruhnya terhadap jumlah penumpang atau *pax carried*.

(dalam jutaan)



Jumlah penumpang yang diangkut oleh Perseroan menurun dari ~19 juta penumpang pada tahun 2019 menjadi ~5 juta penumpang pada tahun 2020 untuk rute domestik dan internasional.

(dalam jutaan kg)



Jumlah kargo, atau *cargo carried*, Perseroan untuk rute domestik dan internasional cenderung meningkat sejak lima tahun terakhir hingga puncaknya pada tahun 2017. Perseroan mulai mengalami penurunan pada jumlah kargo pada tahun 2018 dan mengalami penurunan signifikan pada tahun 2019 sebesar ~99,5 juta ton. Penurunan tersebut disebabkan oleh penyesuaian kapasitas produksi. Jumlah kargo pada tahun 2020 juga terus menurun secara signifikan sebesar ~94,4 juta ton akibat terjadinya pandemi COVID-19.

Penurunan kinerja operasional telah mengakibatkan penurunan kinerja keuangan Perseroan secara konsolidasi. Pendapatan Perseroan mengalami penurunan masing-masing pada tahun 2020 dan 2021 sebesar 67,4% dan 10,4%. Kinerja keuangan historikal Perseroan dalam 5 (lima) tahun terakhir cenderung mengalami peningkatan dan perbaikan kondisi sampai dengan tahun 2019. Namun pada tahun 2020 sampai 2021 mengalami penurunan signifikan akibat penurunan kinerja operasional yang disebabkan oleh COVID-19. Penurunan pendapatan yang sangat signifikan tersebut tidak dapat diimbangi oleh penurunan yang sama dari sisi biaya karena struktur biaya Perseroan saat ini hampir 70% nya merupakan *fixed cost*, yaitu biaya sewa pesawat, personel dan *overhead*.

Sebagai akibat dari gap antara pendapatan dan biaya yang besar sejak bulan Maret 2020, ekuitas konsolidasi Grup per Desember 2020 tercatat negatif sebesar USD1,9 miliar. Ekuitas Perseroan terus menurun hingga mencapai negatif USD6,1 miliar per Desember 2021.

Selain itu, untuk menjaga saldo kas tetap positif di tengah tekanan likuiditas yang dihadapi, Perseroan melakukan penundaan pembayaran atas utang dan tagihan yang telah jatuh tempo kepada para kreditur dan vendor Perseroan. Sebagai akibat dari hal tersebut, total utang dan tunggakan konsolidasi Grup mencapai USD2,9 miliar per Desember 2020 dan USD10,1 miliar per Desember 2021.

Dalam menghadapi Pandemi COVID-19, Perseroan melakukan restrukturisasi operasional komprehensif yang bertujuan untuk merasionalisasi struktur biaya Perseroan dan restrukturisasi keuangan bertujuan untuk menyehatkan struktur permodalan Perseroan.

Berikut strategi yang dilakukan oleh Perseroan:

a. **Inisiatif Penurunan *Lease Rate* Pesawat**
Perseroan berupaya mengurangi jumlah pesawat dan juga berupaya menurunkan biaya sewa secara signifikan untuk mendekati tarif sewa yang wajar bagi perusahaan sejenis di pasaran saat ini. Adapun inisiatif ini telah dilakukan melalui negosiasi dengan para *lessor* dan telah dicapai melalui Homologasi PKPU dimana diperoleh penurunan biaya sewa sebesar 58% untuk biaya sewa pesawat A330-300, 14% untuk A330-900, 51% untuk A330-200, 51% untuk B777-300, 36% untuk B737-800, 38% untuk A320-200, 30% untuk A320-200Neo, dan 31% untuk ATR72-600. Hal ini menunjukkan kedepannya operasional Perseroan akan semakin efisien.

b. **Inisiatif Optimalisasi Jumlah Pesawat**
Selain melakukan penurunan *lease rate* pesawat, dilakukan pengurangan jumlah pesawat Grup dari total 196 pesawat di akhir tahun 2020 menjadi 119 pesawat di akhir tahun 2022. Dengan catatan terdapat 1 (satu) pesawat B737-800 yang akan dikembalikan kepada *lessor* pada akhir akibat batasan operasional mesin mengacu ke Perjanjian Perdamaian, sehingga dari 38 pesawat B737-800NG menjadi 37 pesawat B737-800NG. Adapun untuk kedepannya pengoperasian pesawat ATR72-600 akan dilakukan oleh Citilink sebagai bagian dari program efisiensi armada.

Grup menyesuaikan kebutuhan armada dengan potensi pasar kedepannya untuk mendapatkan operasional yang efisien. Adapun simplifikasi tipe pesawat ini telah dicapai melalui Homologasi PKPU.

c. **Inisiatif Penetapan *Power-by-the-Hour* ("PBH")**
PBH merupakan skema pembayaran sewa pesawat yang mengacu pada jumlah utilisasi (*per Flight Hour*) yang digunakan untuk masing-masing pesawat. PBH ini telah disetujui melalui hasil negosiasi dan kesepakatan yang dilakukan dengan *lessor* selama proses PKPU. Penetapan PBH telah tercapai melalui Homologasi PKPU, dimana berdasarkan putusan homologasi dalam Perjanjian Perdamaian, skema PBH untuk pesawat B737-800NG adalah sampai dengan Desember 2022 dan untuk pesawat A330-300 dan A330-900Neo adalah sampai dengan 30 Juni 2023, pesawat A330-200 sampai dengan rentang 30 Juni 2023 – 31 Desember 2023 (berbeda-beda untuk setiap registrasi A330-200), dan khusus untuk B777-300ER periode PBH adalah sampai dengan 31 Desember 2023.

Setelah periode PBH *Rate* selesai, Perseroan akan melakukan pembayaran sewa pesawat dengan skema pembayaran sewa *fix lease rate*, dimana harga sewa ini sudah selesai dinegosiasikan setelah Homologasi dan mengalami penurunan.

d. **Inisiatif Optimalisasi *Route Network***
Sebagai bagian dari restrukturisasi operasional, Grup akan fokus beroperasi hanya pada rute-rute yang menguntungkan. Sepanjang tahun 2022 (per Juni 2022), Citilink (92 rute) akan menjalankan rute yang lebih banyak dibandingkan Perseroan (88 rute). Pasca Homologasi, Perseroan dan Citilink masing-masing akan memiliki 61 dan 58 rute. Pengurangan jumlah pesawat tersebut akan menyebabkan penurunan pangsa pasar domestik Perseroan dan Citilink pada tahun 2022. Meskipun demikian, pangsa pasar domestik Perseroan dan Citilink diproyeksikan dapat dipertahankan di sekitar ~10% dan ~27%. Pada tahun-tahun berikutnya seiring dengan rencana peningkatan jumlah pesawat yang mengacu pada *market recovery*, diestimasikan pangsa pasar domestik Perseroan akan mencapai angka ~18% dan Citilink akan mencapai angka ~22%.

e. **Inisiatif Peningkatan Pendapatan dari *Ancillary* dan Kargo**
Selain pada optimalisasi bisnis utama, Perseroan juga merencanakan adanya peningkatan pendapatan *ancillary* dan kargo dikarenakan dinilai belum optimal. Pendapatan *ancillary* ditingkatkan dengan cara memenuhi standar kualitas minimum dan tetap bersaing dengan pesaing lainnya seperti *merchandise*, *product unbundling*, pemberlakuan *excess baggage fee* dan inisiatif lainnya.

Pendapatan kargo sebagai sumber pendapatan dari penggunaan pesawat juga akan ditingkatkan di antaranya melalui:

- 1) Koordinasi strategi pemasaran untuk *belly capacity* dari Perseroan dan Citilink di bawah payung Garuda Indonesia Cargo.

- 2) Memanfaatkan pertumbuhan *e-commerce* Indonesia yang kuat serta mengupayakan basis produksi produk perikanan dan kelautan di Indonesia.
 - 3) Digitalisasi bisnis kargo dengan berfokus pada inisiatif "*quick win*" termasuk *platform* komersial dan layanan *track and trace*.
 - 4) Mengembangkan layanan *door-to-door* dan bekerja sama dengan agen dan penanganan *logistic* dan *supply chain* kargo.
- f. Inisiatif Peningkatan Layanan Indonesian Hospitality di Era New Normal (*Cleanliness, Healthiness, Safety, Environmental*)
- Perseroan akan secara konsisten melakukan strategi dan upaya-upaya dalam meningkatkan kepuasan pelanggan, diantaranya mempertahankan dan meningkatkan konsep layanan Indonesian Hospitality yang merupakan *unique selling point* sebagai diferensiasi dengan kompetitor untuk mendorong daya saing, serta *experience* pelanggan sehingga pada akhirnya diharapkan mampu meningkatkan pendapatan.

Dengan terjadinya Pandemi COVID-19 secara global, Perseroan telah melakukan penyesuaian terhadap konsep layanan penerbangan dengan pemberlakuan protokol kesehatan yang tetap mengutamakan keselamatan dan kenyamanan penumpang. Perseroan melakukan penyesuaian tersebut melalui beberapa program seperti penyediaan *personal health kit, prepacked food* untuk meminimalisir kontak antara penumpang dan *cabin crew, hygiene sticker, individually plastic wrapped cutlery (all class)* serta digitalisasi layanan sebagai respon dampak Pandemi COVID-19 untuk meminimalisir media transmisi virus melalui program digital reading material dan *wireless IFE*.

Perseroan secara konsisten menerapkan protokol COVID-19 diantaranya melalui peniadaan beberapa layanan *Inflight* seperti *Inflight Magazine, pillow, menu card, dan loose amenity kit, dan hot towel service* untuk meminimalisir risiko transmisi virus COVID-19, penyediaan beberapa *inflight material* seperti *special headrest cover, special greeting card, serta hand sanitizer* di dalam kabin pesawat untuk mendukung *hygiene protocol fulfillment campaign*. Disamping itu Perseroan juga melakukan pengembangan menu berbasis *Indonesian Hospitality* dan *healthy lifestyle*.

Ketergantungan

Pemasok

Salah satu biaya terbesar dari operasional penerbangan Perseroan yang merupakan ketergantungan Perseroan adalah *fuel*. Pada periode Jul-Sep 2022, biaya *fuel* mencapai 40% dari total biaya yang dikeluarkan Perseroan untuk kegiatan operasi. Harga *fuel* cenderung berfluktuatif, bahkan pada 2022 ini mengalami kenaikan yang signifikan akibat situasi politik Rusia dan Ukraina. Sampai saat ini, pemasok *fuel/avtur/bahan bakar* pesawat di Indonesia hanya dilayani oleh PT Pertamina (Persero).

Pemerintah

Dalam menjalankan usahanya, Perseroan juga bergantung pada sejumlah kebijakan atau kontrak dengan Pemerintah, seperti kebijakan kuota tahunan Haji, kebijakan terkait sektor pariwisata dan kontrak perjalanan kepresidenan.

Sifat Musiman

Seperti bisnis pariwisata pada umumnya, kegiatan usaha Perseroan memiliki sifat musiman yang menyebabkan peningkatan jumlah penumpang pada bulan-bulan tertentu setiap tahunnya. Kondisi musiman kegiatan usaha Perseroan terjadi pada *peak season* atau pada musim liburan, antara lain pada libur dari raya Lebaran, libur sekolah, libur hari raya Natal, menjelang tahun baru dan hari-hari libur lainnya. Selain itu, Perseroan juga mengalami peningkatan pendapatan secara musiman pada periode Haji setiap tahunnya.

IX. EKUITAS

Tabel di bawah ini menunjukkan posisi ekuitas Grup pada tanggal 30 Juni 2022, yang diambil dari laporan posisi keuangan konsolidasian Perseroan pada tanggal 30 Juni 2022 yang telah diaudit.

Laporan keuangan konsolidasian interim Grup pada tanggal dan untuk periode enam bulan yang berakhir pada tanggal 30 Juni 2022, telah disusun oleh Manajemen Perseroan sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan Indonesia dan telah diaudit oleh KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) sesuai dengan standar audit yang ditetapkan oleh IAPI, dengan opini tanpa modifikasi dengan penekanan suatu hal tentang ketidakpastian material yang terkait dengan kelangsungan usaha dalam laporannya yang diterbitkan kembali pada tanggal 9 November 2022, yang ditandatangani oleh Drs. Irhoan Tanudiredja, CPA (Registrasi Akuntan Publik No. AP 0226).

Laporan keuangan konsolidasian Grup pada tanggal dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2021, telah di audit oleh KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) dengan opini tanpa modifikasi dengan paragraf penekanan suatu hal tentang ketidakpastian material yang terkait dengan kelangsungan usaha berdasarkan laporan auditor pada tanggal 11 Juli 2022 yang ditandatangani oleh Drs. Irhoan Tanudiredja, CPA (Registrasi Akuntan Publik No. AP 0226).

Laporan keuangan konsolidasian Grup pada tanggal dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2020 telah di audit oleh KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC) dengan opini tidak menyatakan pendapat pada tanggal 15 Juli 2021 yang ditandatangani oleh Daniel Kohar S.E., CPA (Registrasi Akuntan Publik No. AP 1130). Opini tidak menyatakan pendapat diberikan karena auditor tidak dapat memperoleh bukti audit yang cukup dan tepat untuk mendukung asumsi bahwa rencana manajemen dapat dicapai dalam jangka waktu yang diperlukan untuk memitigasi ketidakpastian material yang dapat menimbulkan keraguan signifikan tentang kemampuan Grup untuk mempertahankan kelangsungan usahanya, yang mana hal tersebut dibutuhkan oleh auditor untuk menyediakan suatu basis bagi opini auditnya atas laporan keuangan yang diterbitkan pada tanggal 15 Juli 2021.

Laporan keuangan konsolidasian Grup yang telah diaudit tersebut tidak dicantumkan dalam Prospektus ini namun disertakan dalam informasi Perseroan ke BEI dan dapat diakses melalui www.idx.co.id.

(dalam USD)

| EKUITAS | 30 Juni 2022 | 31 Desember | |
|--|------------------------|------------------------|------------------------|
| | | 2021 | 2020 |
| Modal saham - nilai nominal Rp459 per saham untuk saham Seri A Dwiwarna dan saham Seri B | | | |
| Modal dasar - 1 saham Seri A Dwiwarna dan 29.999.999.999 saham Seri B | | | |
| Modal ditempatkan dan disetor - 1 saham Seri A Dwiwarna dan 25.886.576.253 saham Seri B | 1.310.326.950 | 1.310.326.950 | 1.310.326.950 |
| Tambahan modal disetor | 13.753.694 | 13.753.694 | 13.753.694 |
| Saldo laba (defisit) | | | |
| USD1.385.459.977 pada tanggal 1 Januari 2012 telah dieliminasi dalam rangka kuasi reorganisasi | | | |
| - Dicadangkan | 6.081.861 | 6.081.861 | 6.081.861 |
| - Belum dicadangkan | (3.655.910.320) | (7.418.846.826) | (3.263.966.450) |
| Penghasilan komprehensif lain | 13.935.259 | 16.342.049 | 14.118.586 |
| Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk | (2.311.812.556) | (6.072.342.272) | (1.919.685.359) |
| Kepentingan nonpengendali | (38.731.756) | (37.717.443) | (23.338.888) |
| TOTAL EKUITAS | (2.350.544.312) | (6.110.059.715) | (1.943.024.247) |

Setelah tanggal 30 Juni 2022 sampai dengan tanggal laporan auditor independen dan setelah tanggal laporan auditor independen sampai dengan Pernyataan Pendaftaran Menjadi Efektif, Perseroan menyatakan tidak ada perubahan struktur permodalan.

Tabel Proforma Ekuitas

Perseroan telah menyampaikan Pernyataan Pendaftaran dalam rangka PUT II untuk penerbitan sebanyak-banyaknya sebesar 63.210.504.593 (enam puluh tiga miliar dua ratus sepuluh juta lima ratus empat ribu lima ratus sembilan puluh tiga) saham biasa atas nama dengan nilai nominal sebesar Rp196 per saham. Setiap pemegang 10.000.000 (sepuluh juta) Saham Lama yang namanya tercatat dalam DPS Perseroan pada tanggal 14 Desember 2022 pukul 15.00 WIB berhak atas 24.418.256 (dua puluh empat juta empat ratus delapan belas ribu dua ratus lima puluh enam) HMETD, dimana setiap 1 (satu) HMETD memberikan hak kepada pemegangnya untuk membeli sebanyak 1 (satu) Saham Baru dengan Harga Pelaksanaan senilai Rp196 per saham.

Jumlah Saham Baru yang diterbitkan dalam PUT II ini adalah jumlah maksimum saham yang seluruhnya akan dikeluarkan dari portepel serta akan dicatatkan pada BEI dengan senantiasa memperhatikan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Jumlah dana yang akan diterima Perseroan dalam rangka PUT II ini seluruhnya berjumlah sebesar-besarnya Rp12.389.258.900.228 (dua belas triliun tiga ratus delapan puluh sembilan miliar dua ratus lima puluh delapan juta sembilan ratus ribu dua ratus dua puluh delapan Rupiah).

Seandainya perubahan ekuitas Perseroan karena adanya PUT II terjadi pada tanggal 30 Juni 2022, maka proforma struktur permodalan Perseroan pada tanggal tersebut dengan menggunakan kurs tengah yang diterbitkan Bank Indonesia untuk tanggal 30 Juni 2022, dimana Rp1.000 setara dengan USD0,0673 dan dengan asumsi seluruh Pemegang Saham melaksanakan haknya, adalah sebagai berikut:

| | Posisi ekuitas menurut laporan posisi keuangan konsolidasian pada tanggal 30 Juni 2022 | Proforma ekuitas pada tanggal 30 Juni 2022 jika PUT II terjadi pada tanggal tersebut | (dalam USD) Proforma ekuitas pada tanggal 30 Juni 2022 setelah PUT II |
|---|--|--|---|
| Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk | | | |
| Modal ditempatkan dan disetor penuh | 1.310.326.950 | - | 1.310.326.950 |
| Tambahan modal disetor | 13.753.694 | 833.797.124 | 847.550.818 |
| Dikurangi: | | | |
| Biaya emisi | - | (579.858) | (579.858) |
| Tambahan modal disetor - bersih | 13.753.694 | 833.217.266 | 846.970.960 |
| Saldo laba: | | | |
| Dicadangkan | 6.081.861 | - | 6.081.861 |
| Belum dicadangkan | (3.655.910.320) | - | (3.655.910.320) |
| Penghasilan komprehensif lain | 13.935.259 | - | 13.935.259 |
| Jumlah ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk | (2.311.812.556) | 833.217.266 | (1.478.595.290) |
| Kepentingan non-pengendali | (38.731.756) | - | (38.731.756) |
| JUMLAH EKUITAS | (2.350.544.312) | 833.217.266 | (1.517.327.046) |

X. KEBIJAKAN DIVIDEN

Seluruh saham Perseroan yang telah ditempatkan, termasuk Saham Baru yang ditawarkan dalam PUT II ini, mempunyai hak yang sama dan sederajat dalam segala hal dengan saham yang telah disetor penuh lainnya, termasuk hak atas dividen sesuai dengan ketentuan anggaran dasar Perseroan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, keputusan mengenai pembagian dividen ditetapkan berdasarkan keputusan Pemegang Saham pada RUPS Tahunan berdasarkan rekomendasi Direksi. Perseroan dapat membagikan dividen pada tahun dimana Perseroan mencatatkan saldo laba ditahan positif dan setelah dikurangi dengan cadangan berdasarkan UUPT.

Sebelum berakhirnya tahun buku, Perseroan dapat membagikan dividen interim sepanjang hal tersebut diperkenankan dalam anggaran dasar Perseroan dan selama dividen interim tersebut tidak menyebabkan jumlah kekayaan bersih Perseroan menjadi lebih kecil dari modal ditempatkan dan disetor ditambah cadangan wajib. Pembagian dividen interim tersebut akan ditentukan oleh Direksi Perseroan setelah disetujui Dewan Komisaris. Jika pada akhir tahun buku Perseroan mengalami kerugian, dividen interim yang sudah dibagikan harus dikembalikan oleh para Pemegang Saham kepada Perseroan dan Direksi bersama-sama dengan Dewan Komisaris akan bertanggung jawab secara tanggung renteng dalam hal dividen interim tidak dikembalikan ke Perseroan. Pernyataan mengenai pembagian dividen interim telah sesuai dengan Pasal 21 ayat (5) anggaran dasar Perseroan dan ketentuan Pasal 72 UUPT.

Rekomendasi, penetapan jumlah dan pembagian dividen akan diusulkan oleh Direksi dan disetujui oleh Dewan Komisaris berdasarkan kebijaksanaan mereka dan akan tergantung pada sejumlah faktor termasuk laba bersih Perseroan, ketersediaan cadangan wajib, kebutuhan belanja modal, hasil operasi, arus kas dan pembayaran dividen kas oleh Perusahaan Anak. Hal tersebut selanjutnya bergantung pada berbagai macam faktor meliputi keberhasilan dalam mengimplementasikan strategi bisnis, keuangan, persaingan dan peraturan yang berlaku, kondisi perekonomian secara umum dan faktor-faktor lain yang spesifik terkait Perseroan dan industri Perseroan. Sebagian besar faktor tersebut berada di luar kendali Perseroan. Dengan mempertimbangkan faktor-faktor sebagaimana tersebut di atas, Direksi Perseroan dapat memberikan usulan pembagian dividen tunai kepada Pemegang Saham sebanyak-banyaknya 30% dari laba tahun berjalan.

Apabila keputusan telah dibuat untuk membayar dividen kas, dividen kas tersebut akan dinyatakan dalam USD dan dibayarkan dalam mata uang Rupiah (atau mata uang lain sepanjang masih sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku). Pemegang Saham pada suatu tanggal tertentu sesuai peraturan yang berlaku berhak atas sejumlah penuh dividen kas yang disetujui dan dapat dikenai pajak penghasilan (*withholding tax*) yang berlaku di Indonesia.

Kebijakan dividen kas Perseroan adalah sebuah pernyataan dari maksud saat ini dan tidak mengikat secara hukum karena kebijakan tersebut bergantung pada adanya perubahan persetujuan Direksi dan Pemegang Saham pada RUPS.

XI. PERPAJAKAN

Pajak dividen untuk wajib pajak dalam negeri

Pajak penghasilan atas dividen dikenakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan yang berlaku. Berdasarkan Undang-Undang No. 7 Tahun 1983 tentang Pajak Penghasilan, yang diperbaharui dengan Undang-Undang No. 36 Tahun 2008 (berlaku efektif 1 Januari 2009) dan paling terakhir diperbaharui dengan Undang-Undang Cipta Kerja (yang efektif berlaku sejak 2 November 2020) dan berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan No. 18/PMK.03/2021 ("**PMK-18/2021**"), dividen yang diterima oleh wajib pajak entitas dalam negeri dari investasi pada Perseroan dikecualikan dari objek pajak penghasilan.

Dividen yang dihasilkan oleh wajib pajak pribadi dalam negeri akan dikecualikan dari objek pajak penghasilan, selama penghasilan tersebut diinvestasikan di Indonesia sekurang-kurangnya selama tiga tahun pajak setelah tahun diterimanya dividen atau perolehan laba tersebut. Jenis-jenis pendapatan yang berlaku dan dapat diinvestasikan kembali di Indonesia tercantum dalam PMK-18/2021.

Dalam hal wajib pajak pribadi dalam negeri tidak memenuhi ketentuan investasi kembali, atas semua dividen yang berasal dari dalam Indonesia yang diperoleh oleh wajib pajak pribadi dalam negeri akan dikenakan pajak penghasilan pada saat dividen diterima atau diperoleh. Wajib pajak pribadi dalam negeri tersebut wajib melakukan pembayaran ke Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara.

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan No. 234/PMK.03/2009 tanggal 29 Desember 2009 tentang Bidang Penanaman Modal Tertentu yang Memberikan Penghasilan kepada Dana Pensiun yang Dikecualikan sebagai Objek Pajak Penghasilan, pendapatan yang diterima atau diperoleh dana pensiun, yang pendiriannya telah mendapatkan persetujuan Menteri Keuangan, dari penanaman modal yang termasuk di dalamnya dividen yang diterima dari Perseroan Indonesia yang tercatat, dikecualikan dari pajak.

Pajak dividen untuk wajib pajak luar negeri

Dividen yang diterima atau diperoleh Wajib Pajak Luar Negeri (WPLN) dikenakan tarif, yang kini besarnya adalah 20% (dua puluh persen) dari jumlah atau nominal yang didistribusikan. Tarif yang lebih rendah dapat berlaku apabila dividen diterima atau diperoleh oleh warga negara dari negara yang telah menandatangani perjanjian Penerapan Persetujuan Penghindaran Pajak Berganda (P3B) dengan Indonesia dan pembayaran dividen tersebut telah memenuhi Peraturan Dirjen Pajak No. PER-25/PJ/2018 tentang Penerapan Persetujuan Penghindaran Pajak Berganda (P3B) ("**Peraturan No. PER-25/PJ/2018**"). Untuk dapat mengaplikasikan tarif yang lebih rendah berdasarkan P3B, sesuai dengan Peraturan No. PER-25/PJ/2018, WPLN wajib melampirkan Form DGT untuk Perseroan dan harus memenuhi peraturan yang berlaku.

Perpajakan atas peralihan saham

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 41 tahun 1994 tentang Pajak Penghasilan atas Penghasilan dari Transaksi Penjualan Saham di Bursa Efek tertanggal 23 Desember 1994, diperbaharui oleh Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 14 tahun 1997 tertanggal 29 Mei 1997, penjualan saham yang tercatat di Bursa Efek akan dipungut Pajak Penghasilan sebesar 0,1% (nol koma satu persen) dari jumlah bruto nilai transaksi dan harus dipotong oleh pialang yang menangani transaksi.

Wajib pajak yang memilih untuk tidak memenuhi kewajiban perpajakan dengan cara membayar tambahan Pajak Penghasilan final 0,5% (nol koma lima persen) akan dikenakan tarif pajak normal (tarif pajak progresif normal saat ini ditetapkan maksimum pada 30% (tiga puluh persen) untuk wajib pajak pribadi, 35% (tiga puluh lima persen) untuk dikenakan pada wajib pajak pribadi mulai 2022 dan seterusnya dan 22% (dua puluh dua persen) untuk wajib pajak Perseroan pada tahun 2021 dan seterusnya dan penerapan tarif sesuai dengan Undang-Undang No. 7 Tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Pajak) tentang setiap keuntungan modal yang berasal dari peralihan Saham Pendiri.

Biaya Meterai

Menurut Undang-Undang No. 10 Tahun 2020 tanggal 26 Oktober 2020 tentang Bea Meterai, suatu dokumen yang mengakibatkan suatu penjualan saham Indonesia dikenakan meterai sebesar Rp10.000 atas setiap jenis transaksi efek yang nilainya lebih dari Rp5.000.000 yang dipungut atau dipotong oleh pialang. Pada umumnya, biaya meterai jatuh tempo pada saat dokumen ditandatangani.

CALON PEMEGANG HMETD DALAM PUT II INI DIHARAPKAN UNTUK BERKONSULTASI DENGAN KONSULTAN PAJAK MASING-MASING TERKAIT DAMPAK PERPAJAKAN YANG MUNGKIN TIMBUL DARI PEMBELIAN, PEMILIKAN MAUPUN PENJUALAN SAHAM YANG DIBELI MELALUI PUT II INI.

Pemenuhan Kewajiban Perpajakan oleh Perseroan

Sebagai wajib pajak, Perseroan secara umum memiliki kewajiban atas Pajak Penghasilan (PPh) dan Pajak Pertambahan Nilai (PPN). Pada tanggal diterbitkannya Prospektus ini, Perseroan telah memenuhi kewajiban perpajakannya sesuai dengan perundang-undangan dan peraturan yang berlaku.

XII. LEMBAGA DAN PROFESI PENUNJANG PASAR MODAL

Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal yang berpartisipasi dalam rangka PUT II ini adalah sebagai berikut:

KONSULTAN HUKUM

Ginting & Reksodiputro

(in association with Allen & Overy)

The Energy Building, 15th Floor, SCBD
Jl Jend Sudirman Kav 52-53,
Jakarta, 12190

Nama Partner : Harun Admana Reksodiputro, S.H., LL.M.
STTD : STTD.KH-104/PM.2/2018 tanggal 15 Mei 2018
Keanggotaan asosiasi : Himpunan Konsultan Hukum Pasar Modal (HKPM) No. 201310 atas nama Harun A. Reksodiputro, SH, LL.M.
Pedoman kerja : Standar Profesi HKHPM yang dikeluarkan oleh HKHPM berdasarkan Surat Keputusan HKHPM No. KEP.03/HKHPM/XI/2021 tanggal 10 November 2021.
Surat penunjukan : GARUDA/JKTIBP/20256/2022 tanggal 22 September 2022.

Tugas Pokok:

Ruang lingkup tugas Konsultan Hukum dalam PUT II ini adalah melakukan pemeriksaan dan penelitian (dari segi hukum) atas fakta yang ada mengenai Perseroan dan keterangan lain yang berkaitan sebagaimana disampaikan oleh Perseroan. Hasil pemeriksaan dan penelitian tersebut telah dimuat dalam Laporan Hasil Uji Tuntas dari Segi Hukum yang menjadi dasar dari Pendapat dari Segi Hukum yang diberikan secara obyektif dan mandiri, serta guna meneliti informasi yang dimuat dalam Prospektus sepanjang menyangkut segi hukum. Tugas dan fungsi Konsultan Hukum yang diuraikan di sini adalah sesuai dengan kode etik, standar profesi dan peraturan pasar modal yang berlaku.

AKUNTAN PUBLIK

KAP Tanudiredja, Wibisana, Rintis & Rekan (firma anggota jaringan global PwC)

WTC 3

Jl. Jend. Sudirman Kav. 29-31
Jakarta 12920, Indonesia

Nama Rekan : Drs. Irhoan Tanudiredja, CPA
STTD : STTD.AP-89/PM.22/2018
Keanggotaan asosiasi : Institut Akuntan Publik Indonesia (IAPI) No. 821
Pedoman kerja : Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia dan Standar Profesional Akuntan Publik (SPAP)
Surat penunjukan : GARUDA/JKTIBP/20188/2022 tanggal 1 Juli 2022.

Tugas Pokok:

Tugas pokok akuntan publik adalah untuk melaksanakan audit berdasarkan Standar Audit yang ditetapkan oleh IAPI. Standar tersebut mengharuskan akuntan publik 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 bergantung pada pertimbangan akuntan publik, termasuk penilaian atas risiko kesalahan penyajian material dalam laporan keuangan konsolidasian, baik yang disebabkan oleh kecurangan maupun kesalahan. Dalam melakukan penilaian risiko tersebut, akuntan publik mempertimbangkan pengendalian internal yang relevan dengan penyusunan dan penyajian wajar laporan keuangan konsolidasian entitas untuk merancang prosedur audit yang tepat sesuai dengan kondisinya, tetapi bukan untuk tujuan menyatakan opini atas keefektifitasan 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.

NOTARIS

Elizabeth Karina Leonita, SH., M.KN

Jl. Minangkabau Timur No. 43 RT 006 RW 008
Kel. Pasar Manggis, Kecamatan Setiabudi
Jakarta Selatan
Tel: +6221 5204778

STTD : STTD.N-10/PM.22.2018
Pedoman kerja : Undang-Undang No. 30 tahun 2004 tentang Jabatan Notaris juncto Undang-Undang No. 2 tahun 2014 tentang perubahan atas Undang-Undang No. 30 tahun 2004 tentang Jabatan Notaris (“**UU Notaris**”) dan Kode Etik Ikatan Notaris Indonesia.
Surat penunjukan : GARUDA/JKTIBP/20272/2022 tanggal 22 September 2022.

Ruang lingkup tugas Notaris dalam rangka PUT II ini adalah membuat akta-akta berita acara RUPSLB Perseroan dan perjanjian-perjanjian sehubungan dengan PUT II, sesuai dengan UU Notaris dan Kode Etik Ikatan Notaris Indonesia.

BIRO ADMINISTRASI EFEK (“BAE”)

PT Datindo Entrycom

Jl. Hayam Wuruk No. 28
Jakarta 10120, Indonesia

Keanggotaan asosiasi : Asosiasi Biro Administrasi Efek Indonesia (ABI)
Izin usaha sebagai BAE : Surat Keputusan Ketua Bapepam No. Kep-16/PM/1991 tanggal 19 April 1991 tentang Pemberian Izin Usaha Sebagai Biro Administrasi Efek kepada PT Datindo Entrycom.
Surat penunjukan : GARUDA/JKTIBP/20260/2022 tanggal 22 September 2022.

Tugas dan tanggung jawab BAE dalam PUT II ini, sesuai dengan peraturan pasar modal yang berlaku, BAE yang akan membentuk DPS yang berhak atas HMETD, mendistribusikan Sertifikat Bukti HMETD dalam bentuk elektronik ke dalam Penitipan Kolektif di KSEI dan menerbitkan SBHMETD atas HMETD yang ditarik dari Penitipan Kolektif KSEI, menerima permohonan pelaksanaan HMETD dan melakukan rekonsiliasi dana atas pembayaran permohonan tersebut dengan bank yang ditunjuk oleh Perseroan, melakukan penerbitan dan pendistribusian saham dalam bentuk warkat maupun bentuk elektronik ke dalam Penitipan Kolektif di KSEI serta melaksanakan proses pengembalian uang pemesanan pembelian saham.

Para Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal dalam rangka PUT II ini menyatakan tidak ada hubungan Afiliasi dengan Perseroan sebagaimana didefinisikan dalam UUPM.

XIII. TATA CARA PEMESANAN SAHAM

Saham Baru dalam PUT II ini diterbitkan berdasarkan HMETD sebagaimana dimaksud dalam POJK No. 32/2015. Perseroan telah menunjuk PT Datindo Entrycom sebagai pelaksana pengelola administrasi saham dan sebagai agen pelaksana dalam rangka PUT II ini, sesuai dengan Perjanjian Pengelolaan Administrasi Saham.

Berikut ini adalah persyaratan dan tata cara pemesanan pembelian saham dalam PUT II:

1. Pemesan Yang Berhak

Para Pemegang Saham yang namanya tercatat dalam DPS Perseroan pada tanggal 14 Desember 2022 pukul 15.00 WIB berhak memperoleh HMETD ("**Pemegang Saham Yang Berhak**") untuk mengajukan pemesanan pembelian Saham Baru dalam rangka PUT II ini dengan ketentuan bahwa setiap pemegang 10.000.000 (sepuluh juta) Saham Lama, mempunyai 24.418.256 (dua puluh empat juta empat ratus delapan belas ribu dua ratus lima puluh enam) HMETD dimana setiap 1 (satu) HMETD memberikan hak kepada pemegangnya untuk membeli sebanyak 1 (satu) Saham Baru dengan Harga Pelaksanaan senilai Rp196 per saham yang harus dibayar penuh pada saat mengajukan pemesanan pembelian Saham Baru.

Pemegang Saham Yang Berhak adalah pemegang HMETD yang sah, yaitu:

- Pemegang Saham yang memperoleh HMETD dari Perseroan dan belum menjual HMETD tersebut atau pembeli HMETD yang namanya tercantum dalam Sertifikat Bukti HMETD atau dalam kolom endosemen pada Sertifikat Bukti HMETD; atau
- pemegang HMETD yang tercatat dalam Penitipan Kolektif di KSEI.

Pemesan dapat terdiri dari perorangan Warga Negara Indonesia dan/atau Warga Negara Asing dan/atau lembaga/badan hukum Indonesia maupun Asing, sebagaimana diatur dalam UUPM.

2. Distribusi HMETD

Bagi Pemegang Saham Yang Berhak yang sahamnya berada dalam sistem Penitipan Kolektif di KSEI, HMETD akan didistribusikan secara elektronik melalui Rekening Efek Anggota Bursa atau Bank Kustodian masing-masing di KSEI selambat-lambatnya 1 (satu) Hari Kerja setelah tanggal pencatatan pada DPS Perseroan yang berhak atas HMETD, yaitu tanggal 15 Desember 2022. Prospektus dan petunjuk pelaksanaan akan didistribusikan oleh Perseroan melalui BAE yang dapat diperoleh oleh Pemegang Saham dari masing-masing Anggota Bursa atau Bank Kustodiannya.

Bagi Pemegang Saham Yang Berhak yang sahamnya tidak dimasukkan dalam sistem Penitipan Kolektif di KSEI, Perseroan akan menerbitkan Sertifikat Bukti HMETD atas nama Pemegang Saham Yang Berhak.

Para Pemegang Saham Yang Berhak dapat mengambil Sertifikat Bukti HMETD, Prospektus, FPPS Tambahan dan formulir lainnya di BAE Perseroan pada setiap hari dan jam kerja mulai tanggal 16 Desember 2022 dengan menunjukkan asli kartu tanda pengenal yang sah (KTP/Paspor/KITAS) dan menyerahkan fotokopi serta asli surat kuasa bagi yang tidak bisa mengambil sendiri dengan menyerahkan fotokopi identitas pemberi dan penerima kuasa, di:

Biro Administrasi Efek Perseroan
PT Datindo Entrycom
Jl. Hayam Wuruk No. 28
Jakarta 10120
Telp. +62 21 350 8077, Faks. +62 21 350 8078
Email: datindo.putgiaa@gmail.com

3. Pengalihan HMETD

Mengingat saham Perseroan dalam kondisi di suspensi di Bursa Efek, maka Pemegang HMETD dapat mengalihkan HMETD melalui transaksi di luar Bursa Efek dalam bentuk warkat selama periode perdagangan HMETD, bagi Pemegang Saham yang akan mengalihkan HMETD, dimana sahamnya berada pada Penitipan Kolektif di KSEI, maka pemegang HMETD dapat mengalihkan HMETD dengan prosedur sebagai berikut:

- Menginstruksikan Perusahaan Efek atau Bank Kustodian dimana pemegang HMETD membuka Sub Rekening Efek untuk melakukan penarikan (*withdrawal*) atas HMETD yang menjadi haknya setelah tanggal pendistribusian HMETD.

- Perusahaan Efek atau Bank Kustodian akan melakukan penarikan (*withdrawal*) HMETD melalui sistem CBest KSEI berdasarkan pemilik Sub Rekening Efek yang berhak atas HMETD termaksud.
- Pada Hari Bursa berikutnya setelah menerima instruksi melalui sistem CBest KSEI, BAE akan menerbitkan Sertifikat Bukti Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu (SBHMETD) atas nama pemegang HMETD,
- Pengalihan HMETD dilakukan dengan melakukan penandatanganan SBHMETD oleh pihak-pihak pemilik HMETD dan pihak yang menerima pengalihan HMETD, lalu BAE selanjutnya akan melakukan pencatatan pengalihan HMETD tersebut. Apabila pihak yang mengalihkan HMETD akan melaksanakan HMETD, maka yang bersangkutan dapat langsung melakukan pembayaran dengan harga pelaksanaan HMETD ke rekening Perseroan baru kemudian BAE akan memproses pelaksanaan SBHMETD.
- Akan tetapi, apabila pihak yang menerima HMETD belum bermaksud untuk melaksanakan HMETD, maka yang bersangkutan dapat mengajukan permohonan balik nama ke BAE dan BAE akan menerbitkan SBHMETD atas nama pemohon balik nama. Pihak tersebut dapat melakukan pengalihan kepada pihak lain melalui transaksi pengalihan HMETD melalui transaksi di luar Bursa Efek.
- Atau dengan instruksi dari pemegang HMETD, maka HMETD dalam bentuk warkat tersebut dapat didepositkan ke Sub Rekening Efek penerima pengalihan dan pemegang HMETD dapat melaksanakan HMETD melalui sistem C-Best KSEI.

Pengalihan 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. Bila pemegang HMETD mengalami keraguan dalam mengambil keputusan, maka sebaiknya berkonsultasi atas biaya sendiri dengan penasihat investasi, perantara pedagang efek, manajer investasi, penasihat hukum, akuntan publik, atau penasihat profesional lainnya.

Penyelesaian pengalihan HMETD yang dilakukan balik nama SBHMETD melalui BAE akan dikenakan biaya dan pajak yang mungkin timbul akibat perdagangan dan pemindahtanganan HMETD yang menjadi tanggung jawab dan beban pemegang HMETD atau calon pemegang HMETD. Pemegang HMETD yang bermaksud mengalihkan HMETD nya dapat melaksanakan melalui Anggota Bursa atau Bank Kustodian dengan pembelian kuasa khusus untuk keperluan termaksud.

4. Pendaftaran Pelaksanaan HMETD

Pelaksanaan HMETD dapat dilakukan mulai tanggal 16 Desember 2022 sampai dengan tanggal 22 Desember 2022.

A. Prosedur pelaksanaan HMETD yang berada di dalam Penitipan Kolektif

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 akan melakukan permohonan atau instruksi pelaksanaan (*exercise*) melalui sistem *Central Depository-Book Entry Settlement System* ("C-BEST") sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh KSEI. Dalam melakukan instruksi pelaksanaan, Anggota Bursa/Bank Kustodian harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- Pemegang HMETD harus menyediakan dana pelaksanaan HMETD pada saat mengajukan permohonan tersebut;
- Kecukupan HMETD dan dana pembayaran atas pelaksanaan HMETD harus telah tersedia di dalam rekening efek pemegang HMETD yang melakukan pelaksanaan.

Satu Hari Bursa 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 oleh Perseroan/BAE Perseroan dalam bentuk elektronik ke rekening yang telah ditentukan oleh KSEI untuk selanjutnya didistribusikan ke masing-masing rekening efek pemegang HMETD yang bersangkutan yang melaksanakan haknya oleh KSEI. Saham Baru hasil pelaksanaan akan didistribusikan Perseroan/BAE Perseroan selambatnya 2 (dua) Hari Kerja setelah permohonan pelaksanaan diterima dari KSEI dan dana pembayaran telah diterima dengan baik (*in good funds*) di rekening bank Perseroan.

B. Prosedur pelaksanaan HMETD yang berada di luar Penitipan Kolektif

Para pemegang HMETD dalam bentuk warkat/Sertifikat Bukti HMETD yang akan melaksanakan HMETD-nya harus mengajukan permohonan pelaksanaan HMETD kepada BAE Perseroan, dengan menyerahkan dokumen sebagai berikut:

- Asli Sertifikat Bukti HMETD yang telah ditandatangani dan diisi lengkap;
- Asli bukti pembayaran dengan transfer/pemindahbukuan/giro/cek/tunai ke rekening Perseroan dari bank tempat menyetorkan pembayaran;

- Fotokopi KTP/Paspor/KITAS yang masih berlaku (untuk perorangan), atau fotokopi anggaran dasar dan lampiran susunan direksi/pengurus (bagi lembaga / badan hukum);
- Asli surat kuasa yang sah (jika dikuasakan) bermeterai Rp10.000 (sepuluh ribu Rupiah) dilampiri dengan fotokopi KTP/Paspor/KITAS dari pemberi dan penerima kuasa;
- Apabila pemegang HMETD menghendaki Saham Baru hasil pelaksanaan dalam bentuk elektronik maka permohonan pelaksanaan kepada BAE Perseroan melalui Anggota Bursa atau Bank Kustodian yang ditunjuk dengan menyerahkan dokumen tambahan berupa : (i) Asli surat kuasa dari pemegang HMETD kepada Anggota Bursa atau Bank Kustodian untuk mengajukan permohonan pelaksanaan HMETD dan melakukan pengelolaan efek atas saham hasil pelaksanaan HMETD dalam Penitipan Kolektif di KSEI atas nama pemberi kuasa; dan (ii) Asli Formulir Penyetoran Efek yang diterbitkan oleh KSEI yang telah diisi dan ditandatangani dengan lengkap;

Perseroan akan menerbitkan saham hasil pelaksanaan HMETD dalam bentuk fisik SKS jika pemegang Sertifikat Bukti HMETD tidak menginginkan saham hasil pelaksanaannya dimasukkan dalam Penitipan Kolektif di KSEI.

Setiap dan semua biaya konversi atas pengalihan saham Perseroan dalam bentuk warkat menjadi bentuk elektronik dan/atau sebaliknya dari bentuk elektronik menjadi bentuk warkat harus dibayar dan ditanggung sepenuhnya oleh Pemegang Saham yang bersangkutan.

Pendaftaran pelaksanaan HMETD dilakukan di kantor BAE Perseroan. Pendaftaran dapat dilakukan mulai tanggal 16 Desember 2022 sampai dengan 22 Desember 2022 pada hari dan jam kerja (Senin s/d Jumat, 09.00 - 15.00 WIB).

Bilamana pengisian Sertifikat Bukti HMETD tidak sesuai dengan petunjuk/syarat-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 bank Perseroan sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam syarat-syarat pembelian.

5. Pemesanan Tambahan

Pemegang Saham Yang Berhak yang tidak menjual HMETD-nya atau pembeli/pemegang HMETD yang namanya tercantum dalam Sertifikat Bukti HMETD atau pemegang HMETD dalam Penitipan Kolektif di KSEI, dapat memesan saham tambahan melebihi hak yang dimilikinya dengan cara mengisi kolom pemesanan pembelian saham tambahan yang telah disediakan pada Sertifikat Bukti HMETD dan/atau FPPS Tambahan dalam jumlah sekurang-kurangnya 100 (seratus) saham atau kelipatannya.

Pemegang HMETD dalam bentuk warkat/Sertifikat Bukti HMETD yang menginginkan Saham Baru hasil pelaksanaannya dalam bentuk elektronik harus mengajukan permohonan kepada BAE Perseroan melalui Anggota Bursa/Bank Kustodian. Sedangkan pemegang HMETD dalam bentuk warkat yang tetap menginginkan saham hasil pelaksanaannya dalam bentuk warkat/fisik SKS dapat mengajukan sendiri permohonan kepada BAE Perseroan.

- a. Bagi pemegang HMETD dalam bentuk warkat/Sertifikat Bukti HMETD yang menginginkan Saham Baru hasil penjatahannya dalam bentuk elektronik harus mengajukan permohonan kepada BAE Perseroan melalui Anggota Bursa/Bank Kustodian dengan menyerahkan dokumen sebagai berikut :
 - Asli FPPS Tambahan yang telah diisi dengan lengkap dan benar;
 - Asli surat kuasa dari Pemegang HMETD kepada Anggota Bursa atau Bank Kustodian untuk mengajukan permohonan pemesanan pembelian Saham Baru tambahan dan melakukan pengelolaan efek atas Saham Baru hasil penjatahan dalam Penitipan Kolektif di KSEI dan kuasa lainnya yang mungkin diberikan sehubungan dengan pemesanan pembelian Saham Baru tambahan atas nama pemberi kuasa;
 - Fotokopi KTP/Paspor/KITAS yang masih berlaku (untuk perorangan), atau fotokopi anggaran dasar dan lampiran susunan direksi/pengurus (bagi lembaga/badan hukum);
 - Asli bukti pembayaran dengan transfer/pemindahbukuan/giro/cek/tunai ke rekening bank Perseroan dari bank tempat menyetorkan pembayaran;
 - Asli Formulir Penyetoran Efek yang dikeluarkan KSEI yang telah diisi lengkap untuk keperluan pendistribusian saham hasil pelaksanaan oleh BAE;
- b. Pemegang HMETD dalam bentuk warkat/Sertifikat Bukti HMETD yang menginginkan Saham Baru hasil penjatahannya tetap dalam bentuk warkat/fisik SKS harus mengajukan permohonan kepada BAE Perseroan dengan menyerahkan dokumen sebagai berikut:
 - Asli FPPS Tambahan yang telah diisi dengan lengkap dan benar;
 - Fotokopi KTP/Paspor/KITAS yang masih berlaku (untuk perorangan), atau fotokopi anggaran dasar dan lampiran susunan direksi/pengurus (bagi lembaga/badan hukum);



- Asli surat kuasa yang sah (jika dikuasakan) bermeterai Rp6.000 (enam ribu Rupiah) dilampiri dengan fotokopi KTP/Paspor/KITAS dari pemberi dan penerima kuasa;
 - Asli bukti pembayaran dengan transfer/pemindahbukuan/giro/cek/tunai ke rekening bank Perseroan dari bank tempat menyetorkan pembayaran;
- c. Bagi pemegang HMETD dalam Penitipan Kolektif di KSEI, mengisi dan menyerahkan FPPS Tambahan yang telah didistribusikan dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:
- 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 di KSEI yang telah melaksanakan haknya melalui sistem C-BEST);
 - Asli Formulir Penyetoran Efek yang dikeluarkan KSEI yang telah diisi lengkap untuk keperluan pendistribusian Saham Baru hasil pelaksanaan oleh BAE;
 - Asli bukti pembayaran dengan transfer/pemindahbukuan/giro/cek/tunai ke rekening bank 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 26 Desember 2022 dalam keadaan baik (*in good funds*). Pemesanan yang tidak memenuhi petunjuk sesuai dengan ketentuan pemesanan dapat mengakibatkan penolakan pemesanan.

6. Penjataan Pemesanan Tambahan

Penjataan atas pemesanan saham tambahan akan ditentukan pada tanggal 27 Desember 2022 dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Bila jumlah seluruh saham yang dipesan, termasuk pemesanan Saham Baru tambahan tidak melebihi jumlah seluruh Saham Baru yang ditawarkan dalam PUT II ini, maka seluruh pesanan atas Saham Baru tambahan akan dipenuhi.
- b. Bila jumlah seluruh Saham Baru yang dipesan, termasuk pemesanan Saham baru tambahan melebihi jumlah seluruh Saham Baru yang ditawarkan dalam PUT II ini, maka kepada pemesan yang melakukan pemesanan Saham Baru tambahan akan diberlakukan sistem penjataan secara proporsional, berdasarkan atas jumlah HMETD yang telah dilaksanakan oleh masing-masing Pemegang Saham yang meminta pemesanan Saham Baru tambahan.

Perseroan akan menyampaikan Laporan Hasil Pemeriksaan Akuntan kepada OJK mengenai kewajiban dari pelaksanaan penjataan saham dalam PUT II ini sesuai dengan POJK No. 32/2015 dan berpedoman pada Peraturan No. VIII.G.12, Lampiran Keputusan Ketua Bapepam No. Kep-17/PM/2004 tanggal 13 April 2004 tentang Pedoman Pemeriksaan oleh Akuntan atas Pemesan dan Penjataan Efek atau Pembagian Saham Bonus paling lambat 30 (tiga puluh) hari sejak tanggal penjataan berakhir.

7. Persyaratan Pembayaran Bagi Para Pemegang Sertifikat Bukti HMETD (di luar Penitipan Kolektif KSEI) dan Pemesanan Saham Baru Tambahan

Pembayaran pemesanan pembelian saham dalam rangka PUT II yang permohonan pemesanannya diajukan langsung kepada BAE Perseroan harus dibayar penuh (*in good funds*) dalam mata uang Rupiah pada saat pengajuan pemesanan secara tunai/cek/bilyet giro/pemindahbukuan/transfer dengan mencantumkan Nomor Sertifikat Bukti HMETD atau Nomor FPPS Tambahan dan pembayaran harus dilakukan ke rekening Bank Perseroan sebagai berikut:

Rekening Perseroan untuk khusus untuk PNM:
Bank Rakyat Indonesia
Kantor Cabang Tanah Abang
Nomor Rekening 0018-01-004027-30-6
Atas Nama PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk

Rekening Perseroan untuk selain PNM:
Bank Rakyat Indonesia
Kantor Cabang Bandara Soekarno-Hatta
Nomor Rekening 1144-01-000926-30-2
Atas Nama PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk

Semua cek dan wesel bank akan segera dicairkan pada saat diterima. Bilamana pada saat pencairan cek atau wesel bank tersebut ditolak oleh bank yang bersangkutan, maka pemesanan pembelian Saham Baru dianggap batal. Bila pembayaran dilakukan dengan cek/pemindahbukuan/bilyet giro, maka tanggal pembayaran dihitung berdasarkan tanggal penerimaan cek/pemindahbukuan/bilyet giro yang dananya telah diterima baik (*in good funds*) di rekening bank Perseroan tersebut di atas.

Untuk pemesanan pembelian Saham Baru tambahan, pembayaran dilakukan pada hari pemesanan yang mana pembayaran tersebut harus sudah diterima dengan baik (*in good funds*) di rekening bank Perseroan tersebut di atas paling lambat tanggal 26 Desember 2022.

Segala biaya yang mungkin timbul dalam rangka pembelian saham PUT II ini menjadi beban pemesan. Pemesanan saham yang tidak memenuhi persyaratan pembayaran akan dibatalkan.

8. Bukti Tanda Terima Pemesanan Pembelian Saham

Perseroan melalui BAE Perseroan yang menerima pengajuan pemesanan pembelian Saham Baru akan menyerahkan Bukti Tanda Terima Pemesanan Saham yang telah dicap dan ditandatangani kepada pemesan sebagai tanda bukti Pemesanan Pembelian Saham Baru untuk kemudian dijadikan salah satu bukti pada saat mengambil Saham Baru. Bagi Pemegang HMETD dalam Penitipan Kolektif di KSEI akan mendapat konfirmasi atas permohonan pelaksanaan HMETD (*exercise*) dari C-BEST di KSEI melalui Pemegang Rekening di KSEI.

9. Pembatalan Pemesanan Pembelian

Perseroan berhak untuk membatalkan pemesanan Saham Baru, baik sebagian atau secara keseluruhan dengan memperhatikan persyaratan yang berlaku. Pemberitahuan mengenai pembatalan pemesanan Saham Baru akan disampaikan dengan surat pemberitahuan penjatahan dan pengembalian uang pemesanan kepada anggota bursa/Bank Kustodian/Pemegang Saham dalam bentuk warkat.

Hal-hal yang dapat menyebabkan dibatalkannya pemesanan Saham Baru antara lain:

- Pengisian Sertifikat Bukti HMETD atau FPPS Tambahan tidak sesuai dengan petunjuk/syarat-syarat pemesanan Saham Baru yang tercantum dalam Sertifikat Bukti HMETD dan Prospektus.
- Tidak terpenuhinya persyaratan pembayaran.
- Tidak terpenuhinya persyaratan kelengkapan dokumen permohonan.

10. Pengembalian Uang Pemesanan

Dalam hal tidak terpenuhinya sebagian atau seluruhnya dari pemesanan Saham Baru tambahan atau dalam hal terjadi pembatalan pemesanan saham, maka Perseroan akan mengembalikan sebagian atau seluruh uang pemesanan tersebut dalam mata uang Rupiah dengan mentransfer ke rekening bank atas nama pemesan. Pengembalian uang pemesanan saham tersebut dilakukan selambat-lambatnya 2 (dua) Hari Kerja setelah tanggal penjatahan, yaitu tanggal 28 Desember 2022.

Surat pemberitahuan penjatahan dapat diambil di BAE Perseroan pada setiap Hari Kerja (Senin s/d Jumat, 09.00 - 15.00 WIB) mulai tanggal 16 Desember 2022.

Apabila terjadi keterlambatan pengembalian uang melebihi 2 (dua) Hari Kerja setelah tanggal penjatahan, jumlah uang yang dikembalikan akan disertai denda yang diperhitungkan mulai Hari Kerja ke-3 (tiga) setelah tanggal penjatahan sampai dengan tanggal pengembalian uang yang dihitung berdasarkan tingkat suku bunga rata-rata deposito jangka waktu 1 (satu) bulan di Bank Rakyat Indonesia yang merupakan bank penerima Perseroan untuk PUT II. Perseroan tidak dikenakan denda atas keterlambatan pengembalian uang pemesanan saham apabila keterlambatan tersebut disebabkan oleh force majeure atau kesalahan pemesan pada saat mencantumkan nama bank dan nomor rekening bank.

11. Penyerahan Surat Kolektif Saham Hasil Pelaksanaan HMETD dan Pengkreditan ke Rekening Efek

Saham Baru hasil pelaksanaan HMETD bagi pemesan yang melaksanakan HMETD sesuai 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 bank 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 selambatnya 2 (dua) Hari Kerja setelah permohonan diterima oleh BAE Perseroan dan dana pembayaran telah efektif (*in good funds*) di rekening bank Perseroan.

Adapun Saham Baru hasil penjatahan atas pemesanan Saham Baru tambahan akan tersedia untuk diambil SKS-nya atau akan didistribusikan dalam bentuk elektronik dalam Penitipan Kolektif di KSEI selambatnya 2 (dua) Hari Kerja setelah tanggal penjatahan.

SKS baru hasil pelaksanaan HMETD sesuai hak dapat diambil pada setiap Hari Kerja (Senin s/d Jumat, 09.00 - 15.00 WIB) mulai tanggal 16 Desember 2022, sedangkan SKS baru hasil penjatahan dapat diambil selambat-lambatnya 2 (dua) Hari Kerja setelah proses penjatahan.



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;
- Asli surat kuasa yang sah (untuk lembaga/badan hukum atau perorangan yang dikuasakan) bermeterai Rp6.000 (enam ribu Rupiah) dilengkapi dengan fotokopi KTP/Paspor/KITAS dari pemberi dan penerima kuasa;
- Asli Bukti Tanda Terima Pemesanan Pembelian.

12. Alokasi Terhadap HMETD yang tidak Dilaksanakan

Jika Saham Baru yang ditawarkan dalam PUT II ini tidak seluruhnya diambil bagian/dibeli oleh Pemegang Saham Yang Berhak dan/atau para pemegang HMETD, maka sisanya akan dialokasikan kepada Pemegang Saham lainnya yang melakukan pemesanan tambahan sebagaimana tercantum dalam FPPS Tambahan secara proporsional berdasarkan hak yang telah dilaksanakan.

13. Lain-Lain

Setiap dan semua biaya konversi sehubungan pengalihan saham Perseroan dalam bentuk warkat menjadi bentuk elektronik dan/atau sebaliknya dari bentuk elektronik menjadi bentuk warkat harus dibayar dan ditanggung sepenuhnya oleh Pemegang Saham yang bersangkutan.

XIV. PENYEBARLUASAN PROSPEKTUS DAN SERTIFIKAT BUKTI HAK MEMESAN EFEK TERLEBIH DAHULU

Perseroan telah mengumumkan informasi penting berkaitan dengan PUT II ini melalui *website* Perseroan dan *website* BEI.

Bagi Pemegang Saham yang sahamnya berada dalam sistem Penitipan Kolektif di KSEI, HMETD akan didistribusikan secara elektronik melalui Rekening Efek Anggota Bursa atau Bank Kustodian masing-masing di KSEI selambat-lambatnya 1 (satu) Hari Kerja setelah tanggal pencatatan pada DPS yang berhak atas HMETD, yaitu tanggal 16 Desember 2022. Prospektus dan petunjuk pelaksanaan akan didistribusikan oleh Perseroan kepada KSEI dan dapat diperoleh oleh Pemegang Saham dari masing-masing Anggota Bursa atau Bank Kustodiannya.

Bagi Pemegang yang sahamnya tidak dimasukkan dalam sistem Penitipan Kolektif di KSEI, Perseroan akan menerbitkan Sertifikat Bukti HMETD atas nama Pemegang Saham. Sertifikat Bukti HMETD, Prospektus, FPPS Tambahan dan formulir lainnya, dapat diambil langsung oleh Pemegang Saham Perseroan yang tercatat dalam DPS Perseroan tanggal 14 Desember 2022 pukul 15.00 WIB pada setiap Hari Kerja mulai tanggal 16 Desember 2022 sampai dengan 22 Desember 2022 pukul 09.00 WIB sampai pukul 15.00 WIB, dengan menyerahkan bukti jati diri yang sah (KTP/Paspor/KITAS) dan menyerahkan salinannya serta asli surat kuasa bagi yang tidak bisa mengambil sendiri pada BAE Perseroan.

Biro Administrasi Efek Perseroan
PT Datindo Entrycom
Jl. Hayam Wuruk No. 28
Jakarta 10120
Telp. +62 21 350 8077, Faks. +62 21 350 8078
Email: datindo.putgiaa@gmail.com

Apabila Pemegang Saham yang namanya dengan sah tercatat dalam DPS Perseroan tanggal 14 Desember 2022 belum menerima atau mengambil Sertifikat Bukti HMETD, Prospektus, FPPS Tambahan dan formulir lainnya dan tidak menghubungi BAE Perseroan, maka setiap dan segala risiko ataupun kerugian yang mungkin timbul bukan menjadi tanggung jawab Perseroan ataupun BAE Perseroan, melainkan sepenuhnya merupakan tanggung jawab para Pemegang Saham yang bersangkutan.

HMETD dalam bentuk elektronik akan didistribusikan ke dalam Rekening Efek KSEI atau didistribusikan kepada Pemegang Saham melalui Pemegang Rekening KSEI.

XV. INFORMASI TAMBAHAN

Apabila terdapat hal-hal yang kurang jelas dari Prospektus ini atau apabila Pemegang Saham menginginkan tambahan informasi sehubungan dengan PUT II ini, para Pemegang Saham dipersilahkan untuk menghubungi pada pukul 7.30 – 16.30 WIB:

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk

Kantor Pusat :

Gedung Garuda Indonesia
Jl. Kebon Sirih No. 46A
Jakarta - 10110, Indonesia
Telp. 6221 2311355
Email: investor@garuda-indonesia.com
Website: www.garuda-indonesia.com

Kantor Manajemen:

Gedung Manajemen Garuda
Garuda City, Bandara Udara
Internasional Soekarno-Hatta
Tangerang - 15111, Indonesia
PO BOX 1004 TNG BUSH



Kantor Pusat:

Gedung Garuda Indonesia
Jl. Kebon Sirih No. 46A
Jakarta - 10110, Indonesia
Telp. 6221 2311355
Email: investor@garuda-indonesia.com
Website: www.garuda-indonesia.com