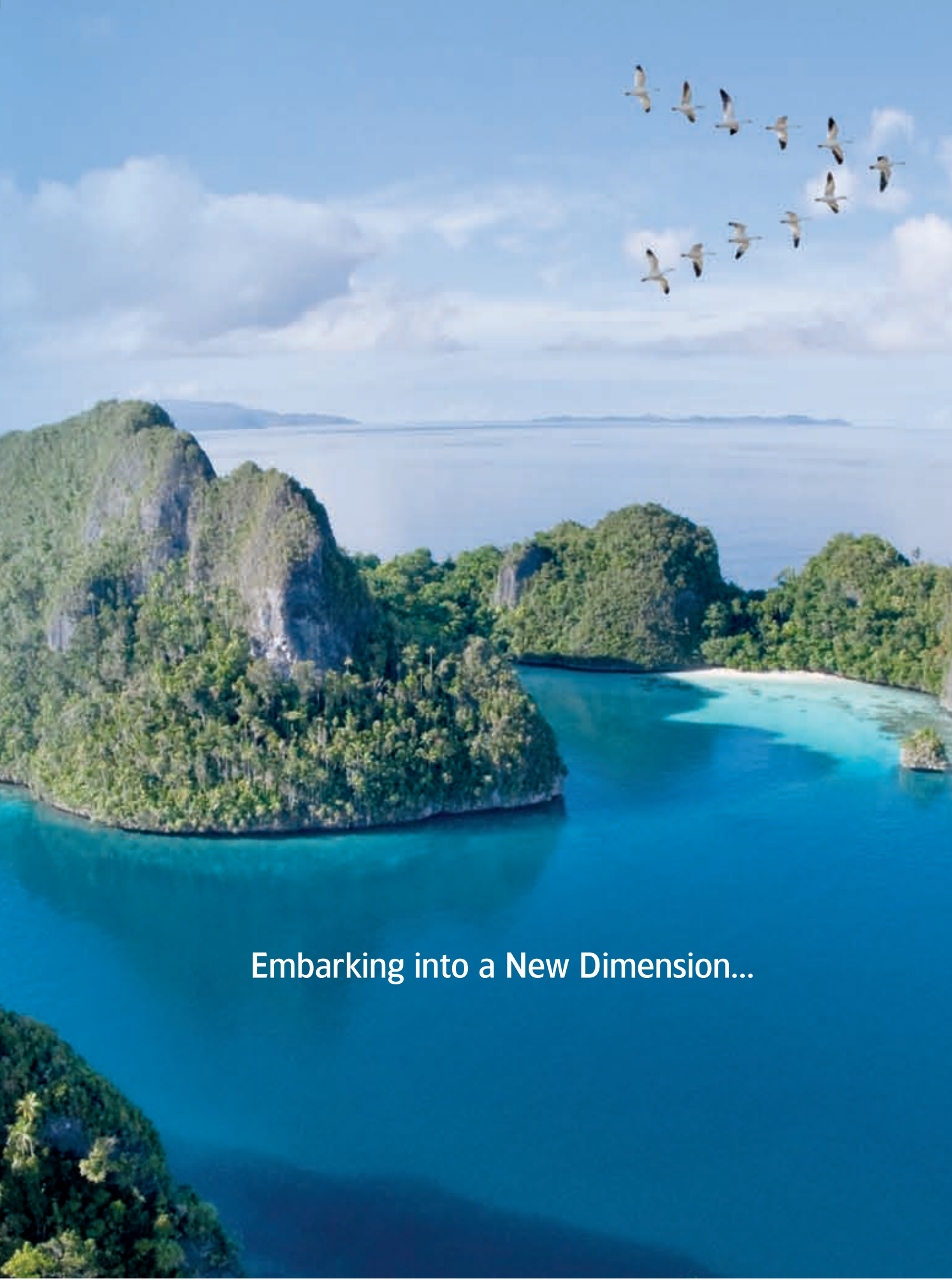


2011 Laporan Tahunan Annual Report

Garuda Indonesia

Daftar Isi

Table of Contents

12 Ikhtisar Keuangan & Operasional
Financial Highlights

38 Laporan Dewan Komisaris
Report from the Board of Commissioners

44 Laporan Direksi
Report from the Board of Directors

Tema
Themes

1 Embarking into a New Dimension, Strengthening the Momentum

Profil Perusahaan
Corporate Profile

8 Tentang Garuda Indonesia
About Garuda Indonesia
12 Ikhtisar Keuangan & Operasional
Financial & Operational Highlights
14 Ikhtisar Saham
Stock Highlights
16 Peristiwa Penting 2011
2011 Event Highlights
24 Penghargaan
Awards

Strategi Perusahaan
Corporate Strategy

28 Visi, Misi, Nilai & Tujuan Perusahaan
Vision, Mission, Corporate Goals & Values
30 Strategi 2011
2011 Strategy

Laporan Manajemen
Management Report

38 Laporan Dewan Komisaris
Report from the Board of Commissioners
44 Laporan Direksi
Report from the Board of Directors

Analisa & Pembahasan Manajemen atas Kinerja Perusahaan
Management Discussion & Analysis of the Company's Performance

54 Industri
Industry
62 Komersial
Commercial
78 Operasional
Operations
94 Layanan
Services
104 SBU & Entitas Anak
SBU & Subsidiaries
120 Tinjauan Keuangan
Financial Review

Tinjauan Pendukung Bisnis
Supporting Business Review

140 Sumber Daya Manusia
Human Capital
160 Teknologi Informasi
Information Technology
170 Procurement
Procurement

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

174 Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance
212 Laporan Komite-Komite
Committees Report

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

310 Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

Tanggung Jawab Pelaporan Tahunan
Responsibility for Annual Reporting

322 Tanggung Jawab Pelaporan Tahunan
Responsibility for Annual Reporting

Laporan Keuangan Konsolidasi
Consolidated Financial Report

326 Laporan Keuangan Konsolidasi
Consolidated Financial report

Data Perusahaan
Corporate Data

450 Profil Dewan Komisaris
Board of Commissioners' Profile
454 Profil Direksi
Board of Directors' Profile
460 Profil Komite-Komite
Committees' Profile
464 Profil Internal Audit, Sekretaris Perusahaan, dan Komunikasi Perusahaan
Internal Audit, Corporate Secretary & Corporate Communications Profile
466 Pejabat Senior
Key Personnel
472 Struktur Organisasi
Organization Structure
474 Perkembangan Armada
Fleet History
475 Armada
Fleet
476 Alamat Kantor Cabang
Branch Office
484 Daftar Istilah
Glossary

Entitas Anak
Subsidiaries

PT Aerowisata (Aerowisata)

Bidang Usaha: Industri pariwisata dan *hospitality*, antara lain perhotelan, jasa boga, serta biro perjalanan.

Line of Business: Tourism and hospitality industry, among others hotel business, catering service, and tours and travel.

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (Abacus DSI)

Bidang Usaha: Penyedia jasa teknologi informasi dan komunikasi, utamanya menyediakan sistem komputerisasi reservasi melalui *Global Distribution Systems* (GDS), perangkat keras dan pelatihan bagi biro-biro perjalanan.

Line of Business: Service provider in information and communication technology, mainly in the providing of computerized reservation system via Global Distribution Systems (GDS), hardware and training for tours and travel agencies.

PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA)

Bidang Usaha: Jasa perbaikan dan perawatan (*Maintenance, Repair & Overhaul* - MRO) pesawat terbang termasuk mesin dan komponennya.

Line of Business: Aircraft maintenance, repair and overhaul (MRO) including aircraft engines and components.

PT Aero Systems Indonesia

Bidang Usaha: Jasa konsultasi dan rekayasa sistem teknologi informasi serta jasa pemeliharaan bagi maskapai penerbangan dan industri lainnya.

Line of Business: Consulting and engineering services in information technology systems as well as maintenance services for airlines and other industries.

Kepulauan Raja Ampat • The Isles of Raja Ampat (Four Kings) ($0^0$14'S, $130^0$31"E).

Kawasan laut di Kepulauan Raja Ampat, propinsi Papua Barat, Indonesia, dikenal sebagai salah satu lokasi wisata kelautan terbaik di dunia dengan keragaman hayati ekosistem terumbu karang yang menakjubkan.

The seas around the Raja Ampat Islands, in the West Papua province of Indonesia, is widely known as one of the best marine tourism sites in the world due to its amazing bio-diversity in the coral reef ecosystem.

... Strengthening the Momentum

Tahun 2011 merupakan tahun pertama dari Rencana Jangka Panjang Garuda Indonesia melalui strategi *Quantum Leap* 2011-2015. Pada tahun ini pula Garuda Indonesia telah menjadi Perusahaan Publik setelah berhasil melaksanakan proses *Initial Public Offering* (IPO).

Berbagai inisiatif strategis yang dilakukan Garuda Indonesia sepanjang tahun 2011 merupakan langkah-langkah strategis dan sistemik untuk memperkokoh fundamental bisnis Perusahaan dalam jangka panjang.

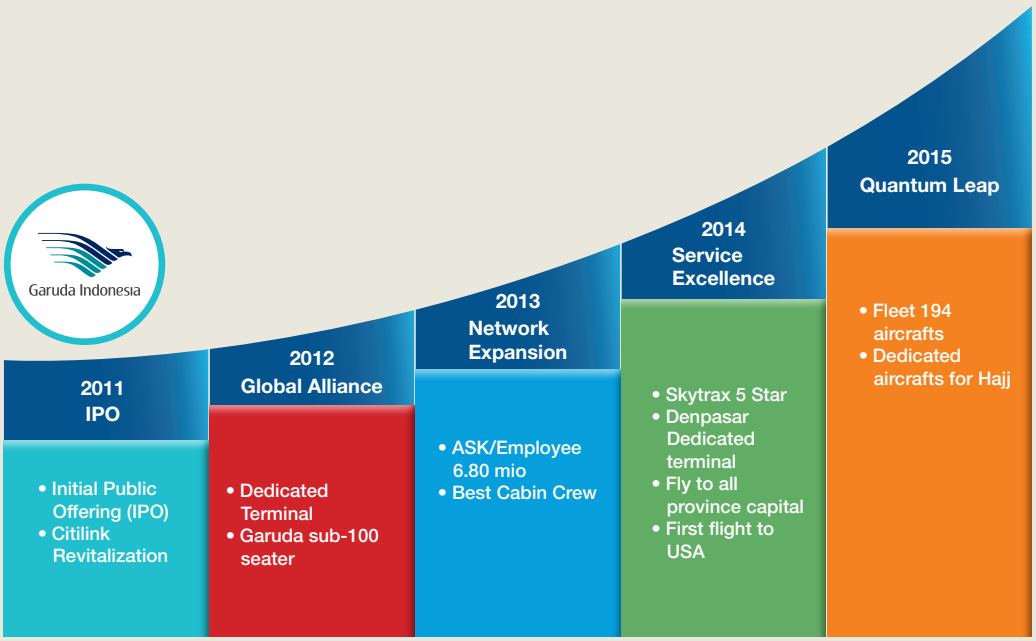
Di tahun 2011 Garuda Indonesia telah menunjukkan peningkatan kinerja yang signifikan, baik dalam aspek operasional, pelayanan pelanggan dan finansial. Hal ini merupakan langkah awal yang baik bagi Perusahaan dalam mencapai target-target *Quantum Leap* 2015, dan momentum ini akan dipertahankan.

2011 is the first year in Garuda Indonesia's Long-Term Corporate Plan through its Quantum Leap 2011-2015 strategy. On that year also, Garuda Indonesia became a publicly-listed company following a successful Initial Public Offering (IPO) process.

Garuda Indonesia undertook a number of initiatives over the course of 2011 as part of a strategic and systematic approach towards strengthening the Company's business fundamentals for the long term.

In 2011, Garuda Indonesia was able to show a marked improvement in its performance, in areas of operations, service to customers, and financial. It is a good start for the Company in its journey towards the objectives of Quantum Leap 2015, and the company intends to maintain and build on this momentum.

Strategic Milestones
Quantum Leap
2011-2015



7-Drivers

1
Domestic
Grow and Dominate Full Service Market

Menumbuhkan volume bisnis untuk mendominasi pasar penerbangan *Full Service Carrier* domestik yang sangat potensial di Indonesia.

Growing business volume to dominate the highly prospective domestic Full Service Carrier market segment in Indonesia.

2
International
Enormous Upside Potential

Bersaing untuk merebut pangsa pasar di segmen internasional yang menjanjikan banyak peluang untuk tumbuh.

Competing favorably to gain market share in the promising international segment.

3
LCC
Citilink to Address the LCC Opportunity

Mengembangkan bisnis *Low Cost Carrier* di Indonesia sebagai pelengkap untuk mendorong pertumbuhan perusahaan secara keseluruhan.

Developing the Low Cost Carrier business in Indonesia as complement in order to promote overall growth of the Company.

Kawasan laut di Kepulauan Raja Ampat, propinsi Papua Barat, Indonesia, dikenal sebagai salah satu lokasi wisata kelautan terbaik di dunia dengan keragaman hayati ekosistem terumbu karang yang menakjubkan.

The seas around the Raja Ampat Islands, in the West Papua province of Indonesia, is widely known as one of the best marine tourism sites in the world due to its amazing bio-diversity in the coral reef ecosystem.

Membangun Momentum Menuju Pencapaian Quantum Leap 2015

Building Momentum towards Achieving Quantum Leap 2015

Garuda Indonesia telah menetapkan rencana jangka panjang perusahaan tahun 2011 sampai 2015 yaitu strategi 'Quantum Leap', dengan target-target *milestones* yang hendak dicapai pada tiap tahapannya. Target-target *milestones* tersebut telah disusun berdasarkan '7 Penggerak Utama Quantum Leap' yaitu serangkaian faktor yang merupakan kekuatan ataupun memberikan peluang bagi Garuda Indonesia untuk memacu kinerja dan membangun momentum menuju pencapaian Quantum Leap 2015.

Garuda Indonesia has established a corporate long term plan for 2011 until 2015, namely the 'Quantum Leap' strategy, with milestone targets set for each of the different stages in the road map. These milestone targets have been established based on the '7 Main Drivers of Quantum Leap', which represent a set of factors that forms a distinctive strength, advantage or opportunity for Garuda Indonesia to drive its performance and build a momentum towards achieving the 2015 Quantum Leap.

4

Fleet
Expand, Simplify & Rejuvenate Fleet

Mengembangkan dan sekaligus menyederhanakan serta meremajakan armada untuk meningkatkan volume bisnis dan mempertahankan daya saing.

Expanding while also simplifying and revitalizing the fleet in order to grow business volume and maintain a competitive edge.

5

Brand
Stronger Brand, Better Product & Services

Mengembangkan *brand* yang kuat yang didukung oleh kualitas produk dan layanan sebagai diferensiasi untuk memenangkan persaingan.

Develop a strong brand with the support of quality product and services as a differentiation strategy to win the competition.

6

Cost Discipline
Efficient in Cost Structure Compared to Peers

Melakukan upaya-upaya efisiensi biaya tanpa mengorbankan kualitas pelayanan, agar mampu mencapai struktur biaya yang bersaing.

Striving for cost efficiency measures without compromising on service quality, in order to achieve a competitive cost structure.

7

Human Capital
Right Quality & Right Quantity

Memenuhi kebutuhan akan sumber daya manusia dari sisi jumlah, kualitas dan kualifikasi guna mendukung kinerja saat ini dan pengembangan usaha ke depan.

Providing the necessary human capital in terms of right numbers, quality and qualification in order to support present performance and future business developments.

2 International
Enormous Upside Potential

Kinerja Internasional
International Performance

	2011	2010	Pertumbuhan Growth (%)	
Operasional:				**Operational:**
Frekuensi	21.662	17.588	23,16	Frequencies
Ketepatan Penerbangan (%)	85,17	82,00	3,87	On Time Performance
Tempat Duduk - Km Tersedia	17.354.809	14.442.647	20,16	ASK ('000)
Harga Bahan Bakar	0,87	0,65	33,85	Fuel Price (USD/L)
Penumpang & Kargo:				**Passenger & Cargo:**
Jumlah Penumpang	3.227.570	2.656.928	21,48	Passenger Carried
Penumpang - Km Diangkut ('000)	12.466.190	10.054.963	23,98	RPK ('000)
Tingkat Isian Penumpang (%)	71,83	69,62	3,17	Seat Load Factor (%)
Yield Penumpang (US¢)	8,22	7,19	14,33	Passenger Yield (US¢)
Angkutan Kargo (Ton)	60.228	62.785	-4,07	Freight Mail Carried (Ton)
Keuangan:				**Financial:**
Biaya per ASK (US¢)	7,11	6,20	14,68	CASK (US¢)
Biaya per ASK Tidak Termasuk Bahan Bakar (US¢)	4,04	3,94	2,54	CASK excl fuel (US¢)

Indonesia merupakan salah satu pusat keuangan di kawasan Asia dan salah satu negara dengan pertumbuhan ekonomi paling dinamis di dunia akhir-akhir ini, yang antara lain telah berdampak pada makin besarnya populasi kelas menengah Indonesia. Indonesia juga dikenal sejak lama akan daya tarik budaya dan alam sebagai salah satu tujuan wisata dunia. Kondisi ini dipercaya akan mendorong jumlah penumpang internasional yang bepergian ke Indonesia, maupun penumpang lokal yang bepergian ke luar negeri, baik untuk bisnis maupun berlibur. Di lain sisi, sejak tahun 2009, Garuda Indonesia terus memperoleh pengakuan internasional atas kualitas dan kinerjanya sebagai sebuah maskapai penerbangan dunia. Dengan potensi pasar yang besar serta reputasi kualitas penerbangan yang semakin baik, Garuda Indonesia akan mampu bersaing dengan maskapai-maskapai terbaik di dunia di segmen penerbangan internasional.

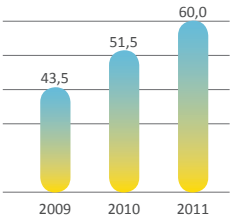
Indonesia is one of Asia's financial centers and also one of the fastest growing economies in the world in recent years, which has impacted on, among others, the growth of the middle class population. Indonesia is also well known for its cultural and scenic attractions as one of the world's favorite tourist destinations. Accordingly, the numbers of international passengers traveling to Indonesia, or domestic passengers going overseas, for business or pleasure, is expected to continue to increase. In a parallel development, since 2009, Garuda Indonesia has received increasing international recognition for the quality and performance of the airline. With a large, prospective market and a rising reputation for quality, Garuda Indonesia will be able to compete in the international market segment with best of the world's global airlines.

1 Domestic
Grow and Dominate Full Service Market

Kinerja Domestik
Domestic Performance

	2011	2010	Pertumbuhan Growth (%)	
Operasional:				**Operational:**
Frekuensi	94.522	74.542	26,80	Frequencies
Ketepatan Penerbangan (%)	85,68	79,89	7,25	On Time Performance (%)
Tempat Duduk - Km Tersedia	13.340.916	9.943.464	34,17	ASK ('000)
Harga Bahan Bakar	0,93	0,68	36,76	Fuel Price (USD/L)
Penumpang & Kargo:				**Passenger & Cargo:**
Jumlah Penumpang	12.220.262	8.734.644	39,91	Passenger Carried
Penumpang - Km Diangkut ('000)	10.614.847	7.431.873	42,83	RPK ('000)
Tingkat Isian Penumpang (%)	79,57	74,74	6,46	Seat Load Factor (%)
Yield Penumpang (US¢)	11,75	10,93	7,50	Passenger Yield (US¢)
Angkutan Kargo (Ton)	141.347	122.963	14,95	Freight Mail Carried (Ton)
Keuangan:				**Financial:**
Biaya per ASK (US¢)	8,95	8,32	7,57	CASK (US¢)
Biaya per ASK Tidak Termasuk Bahan Bakar (US¢)	5,52	5,67	-2,65	CASK excl fuel (US¢)

Penumpang domestik (dalam Juta)
Domestic passenger (in Million)



31 **Destinasi domestik**
Domestic destinations

Transportasi udara adalah transportasi paling efisien untuk negara kepulauan seperti Indonesia dengan sekitar 6.000 pulau yang berpenghuni. Dalam konteks Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025, pembangunan di enam koridor ekonomi di seluruh Indonesia akan semakin meningkatkan kebutuhan sarana transportasi. Kenaikan pendapatan per kapita dan makin besarnya populasi masyarakat kalangan menengah juga akan meningkatkan kebutuhan akan transportasi udara. Sebagai satu-satunya penerbangan *Full Service Carrier* (FSC) domestik, Garuda Indonesia memiliki posisi yang baik untuk mendominasi pasar FSC dalam negeri khususnya dalam memenuhi kebutuhan penumpang premium untuk penerbangan langsung ke berbagai destinasi di Indonesia.

Air transportation is the most efficient mode of transports for an archipelagic country such as Indonesia with some 6,000 inhabited islands. In the context of the Masterplan for Acceleration and Expansion of Indonesia's Economic Development (MP3EI) 2011-2025, economic developments in the six economic corridors throughout Indonesia will further increase the need for transportation facilities. The expected increase in income per capita as well as the growing size of the middle class among the population will also increase need for air transportation. As the only domestic Full Service Carrier (FSC), Garuda Indonesia occupies a strategic position to dominate the domestic FSC market, especially the needs of the premium-class passengers for direct flights to various destinations within Indonesia.

Kawasan laut di Kepulauan Raja Ampat, propinsi Papua Barat, Indonesia, dikenal sebagai salah satu lokasi wisata kelautan terbaik di dunia dengan keragaman hayati ekosistem terumbu karang yang menakjubkan.

The seas around the Raja Ampat Islands, in the West Papua province of Indonesia, is widely known as one of the best marine tourism sites in the world due to its amazing bio-diversity in the coral reef ecosystem.

3 Low Cost Carrier (LCC)
Citilink to Address the LCC Market Opportunity

Kinerja Citilink (juta rupiah)
Citilink Performance (million rupiah)

	2011	2010	Pertumbuhan Growth (%)	
Operasional:				**Operational:**
Jumlah Armada	9	8	12,50	Number of Aircraft
Frekuensi	13.859	10.594	30,82	Frequencies
Tempat Duduk - Km Tersedia	1.778.012	1.386.084	28,28	ASK ('000)
Penumpang & Kargo:				**Passenger & Cargo:**
Jumlah Penumpang	1.626.130	1.143.403	42,22	Passenger Carried
Penumpang - Km Diangkut ('000)	1.353.624	978.967	38,27	RPK ('000)
Tingkat Isian Penumpang (%)	76,13	70,63	7,79	Seat Load Factor (%)
Yield Penumpang (US¢)	5,84	4,88	19,67	Passenger Yield (US¢)
Keuangan:				**Financial:**
Biaya per ASK (US¢)	6,43	5,19	23,89	CASK (US¢)
Biaya per ASK Tidak Termasuk Bahan Bakar (US¢)	3,03	2,6	16,54	CASK excl fuel (US¢)

Airbus A320-200 dengan konfigurasi LCC
Airbus A320-200 with LCC configuration

Fokus Strategis

- *Seat Load Factor* lebih tinggi
- Tingkat utilisasi pesawat lebih tinggi
- Biaya distribusi lebih rendah

Strategic Focus

- Higher Seat Load Factor
- Higher aircraft utilization rate
- Lower distribution cost

Destinasi
Destination

8 **kota** cities

Pasar penerbangan berbiaya rendah di Indonesia dalam tiga tahun terakhir ini tercatat tumbuh rata-rata 15% per tahun (sumber data: Kementerian Perhubungan). Prospek ke depan di segmen pasar ini juga sangat cerah mengingat semakin banyaknya populasi Indonesia yang mampu bepergian dengan pesawat udara sebagai moda transportasi yang paling efektif untuk tujuannya. Garuda Indonesia menangkap peluang bisnis ini melalui Citilink, unit bisnis strategis yang saat ini tengah disiapkan untuk *spin-off* menjadi anak perusahaan. Pemisahan dimaksudkan untuk mengoptimalkan fokus ke masing-masing segmen pasar yang sangat berbeda sifatnya antara FSC dan LCC. Namun demikian, Citilink mempertahankan standar *operational excellence* dan *flight safety* yang sama seperti diterapkan di Garuda Indonesia.

In the previous three years period, the market for low cost flights in Indonesia experienced an average annual compound growth of 15% (source: the Ministry of Transportation). Future prospects in this market segment is also very promising, given the expected growth in Indonesia's population who could afford air travel as the most efficient mode of transportation to their destinations. Garuda Indonesia is ready for this business opportunity through Citilink, its strategic business unit that is currently being prepared for a spin-off. The spin-off is intended to allow better focus by each company in the respective, and very different, FSC and LCC market segments. However, Citilink maintains the high standards in operational excellence and flight safety adopted by Garuda Indonesia.

Kawasan laut di Kepulauan Raja Ampat, propinsi Papua Barat, Indonesia, dikenal sebagai salah satu lokasi wisata kelautan terbaik di dunia dengan keragaman hayati ekosistem terumbu karang yang menakjubkan.

The seas around the Raja Ampat Islands, in the West Papua province of Indonesia, is widely known as one of the best marine tourism sites in the world due to its amazing bio-diversity in the coral reef ecosystem.

4 Fleet
Expand, Simplify & Rejuvenate Fleet

Pengembangan Armada (jumlah pesawat)
Fleet Expansion (number of aircraft)

	2011	2010
Garuda Indonesia	78	81
• Boeing 737-300/400/500	11	25
• Boeing 737-800 NG	51	42
• B747-400	3	3
• Airbus A330-200/300	13	11
Citilink	9	8
• Boeing 737-300/400	6	8
• Airbus A320-200	3	0
TOTAL FLEET	87	89
Average Ages	6,5	8,1

Garuda Indonesia tengah melakukan program pengembangan armada melalui penambahan pesawat agar dapat lebih maksimal menangkap peluang pertumbuhan di masing-masing segmen pasar yang dilayani, yaitu penerbangan domestik, internasional dan LCC (Citilink). Pada saat bersamaan, Garuda Indonesia juga akan menyederhanakan dan meremajakan pesawat agar dapat meningkatkan kualitas pelayanan dan efisiensi biaya operasi. Jenis pesawat yang dipakai akan distandardisasi yaitu jenis Boeing B737-800NG dan Bombardier CRJ1000NextGen untuk rute jarak pendek dan regional, Airbus A330-200/300 untuk rute jarak menengah, Boeing B777-300ER untuk rute jarak jauh, dan Airbus A320-200 untuk Citilink.

Garuda Indonesia has an ongoing program of fleet expansion, acquiring new and more aircraft in order to capitalize on growth opportunities in the different market segments that it served, namely domestic flights, international flights, and LCC (Citilink). At the same time, Garuda Indonesia also strive to simplify and rejuvenate its fleet in order to improve service quality as well as benefit from more efficient aircraft operational costs. The types of aircraft in use will be standardized to Boeing B737-800NG and Bombardier CRJ1000NextGen for short-haul and regional routes, Airbus A330-200/300 for medium-haul routes, Boeing B777-300ER for long-haul routes, and Airbus A320-200 for Citilink.

Manfaat Peremajaan Armada:
- Mengurangi biaya bahan bakar
- Mengurangi biaya perawatan
- Mengurangi biaya operasional
- Meningkatkan utilisasi pesawat

Fleet Rejuvination Benefits:
- Decrease fuel cost
- Decrease maintenance cost
- Decrease operational cost
- Increase aircraft utilization

5 Brand
Stronger Brand, Better Product and Services

Sight
Interior baru di kabin pesawat
Newly designed cabin interior

Sound
Audio Video on Demand (AVoD) terkini
State-of-the-art Audio Video on Demand

Taste
Makanan cita rasa khas Indonesia
Serving unique Indonesian delicacy

Scent
Wewangian aromaterapi khas Indonesia
The fragrant Indonesian aromateraphy

Touch
Layanan dengan keramahan khas Indonesia
A touch of Indonesian hospitality

Nuansa keramahtamahan dan keragaman budaya Indonesia yang telah dikenal luas di dunia menjadi modal utama untuk membentuk brand Garuda Indonesia yang kuat dan berbeda dengan pesaing-pesaingnya. Dikemas dalam konsep layanan 'Garuda Indonesia Experience', penumpang domestik yang bepergian ke luar negeri akan memperoleh suasana seperti di tanah air sendiri saat berada dalam pesawat Garuda Indonesia, sementara penumpang asing yang menuju Indonesia akan dapat menikmati suasana dan keramahtamahan khas Indonesia, bahkan sebelum mereka menginjakkan kaki di Indonesia. Dipadu dengan kualitas produk dan layanan yang terus disempurnakan, 'Garuda Indonesia Experience' menjadi salah satu kekuatan Garuda Indonesia dalam bersaing.

Indonesia's hospitality as well as cultural diversity are well known throughout the world, and contribute to a strong and unique brand for Garuda Indonesia as an effective differentiator from its competitors. As presented in the 'Garuda Indonesia Experience' service concept, domestic passengers traveling overseas will feel quite at home during their flights with Garuda Indonesia, while foreign nationals travelling to Indonesia will be able to experience the hospitality and nuances that are uniquely Indonesia, even before they set foot in the country. Combined with continuous improvements in product and service quality, the 'Garuda Indonesia Experience' provides a strong competitive edge to Garuda Indonesia.

Kawasan laut di Kepulauan Raja Ampat, propinsi Papua Barat, Indonesia, dikenal sebagai salah satu lokasi wisata kelautan terbaik di dunia dengan keragaman hayati ekosistem terumbu karang yang menakjubkan.

The seas around the Raja Ampat Islands, in the West Papua province of Indonesia, is widely known as one of the best marine tourism sites in the world due to its amazing bio-diversity in the coral reef ecosystem.

6 Cost Discipline
Efficient in Cost Structure Compared to Peers

Struktur Biaya
Cost Structure

	FY 2010	Percentage of Total	FY 2011	Percentage of Total	Pertumbuhan Growth (%)	
Bahan Bakar	6.325,30	32%	9.966,90	38%	57,57	Fuel
Sewa & Charter Pesawat	2.694,50	14%	3.544,90	14%	31,56	Rental & Charter Flight
Tiket, Penjualan & Promosi	1.775,70	9%	2.329,70	9%	31,20	Ticketing, Sales, Promo
Administrasi & Umum	1.613,80	8%	1.739,10	7%	7,76	General & Admin
Beban Bandara	1.519,50	8%	1.954,00	7%	28,60	User Charges & Station Expenses
Pelayanan Penumpang	1.640,00	8%	2.289,60	9%	39,62	Passenger Services
Pemeliharaan / Perbaikan	1.289,80	7%	1.669,00	6%	29,40	Maintenance/Repair
Lainnya	2.492,90	13%	2.659,60	10%	6,69	Others
Total Biaya	**19.601,50**	**100%**	**26.152,80**	**100%**	**33,42**	**Total Expenses**

Garuda Indonesia tetap berfokus pada upaya-upaya efisiensi biaya, tanpa mengurangi kualitas layanan sebagai sebuah FSC. Hal ini antara lain dicapai melalui pengoperasian pesawat-pesawat baru dengan mesin model mutakhir, peningkatan utilisasi pesawat guna menambah produktivitas aset, serta pemakaian dan pemutakhiran sistem Teknologi Informasi untuk pekerjaan *front office* dan *back office*. Melalui upaya-upaya ini, Garuda Indonesia dapat memperoleh struktur biaya yang lebih baik dibandingkan pesaing, sehingga mampu bertahan dalam persaingan bisnis dan sekaligus meraih pertumbuhan ke depan.

Garuda Indonesia continues to focus on cost efficiency measures without compromising on the quality of services provided as an FSC. This is accomplished through, among others, the operation of new aircraft with the latest model of engines, increasing aircraft utilization rate to improve asset production, and the implementation and upgrading of Information Technology systems for front-office and back-office functions. Through these efforts, Garuda Indonesia have a more efficient cost structure as compared with its competitors, contributing to current market share as well as future business growth.

Pendapatan Operasional
Operational Income
+39%

Beban Operasional
Operational Expenses
+33%

7 Human Capital
Right Quality & Right Quantity

Keberadaan sumber daya manusia dalam jumlah yang memadai, kualitas yang tepat dan kualifikasi yang diperlukan sesuai dengan kebutuhan bisnis merupakan modal utama Garuda Indonesia dalam meningkatkan kinerja dan mendorong pertumbuhan lebih tinggi ke depan. Penambahan kru pesawat dan kru pendukung lainnya terus diupayakan untuk mengimbangi perluasan armada. Pemenuhan standar kualifikasi karyawan diupayakan antar lain melalui program pendidikan manajemen dan kepemimpinan bekerja sama dengan General Electric. Sementara kualitas karyawan dikembangkan melalui sosialisasi dan internalisasi budaya kerja Fly Hi.

The availability of human capital in sufficient numbers, with the right quality and qualification as needed in line with the requirements of the business, forms a key success element for Garuda Indonesia to improve its performance and promote higher growth in the future. More aircraft crews as well as other support crew continue to be recruited in line with the expanding fleet. Fulfillment of employee qualification standards is being pursued through, among others, a management and leadership training program conducted in cooperation with General Electric, while employee quality is being developed through socialization and internalization of the Fly Hi work culture.

Fly-Hi

eFficient & effective

Loyalty

customer centricitY

Honesty & openness

Integrity

Kawasan laut di Kepulauan Raja Ampat, propinsi Papua Barat, Indonesia, dikenal sebagai salah satu lokasi wisata kelautan terbaik di dunia dengan keragaman hayati ekosistem terumbu karang yang menakjubkan.

The seas around the Raja Ampat Islands, in the West Papua province of Indonesia, is widely known as one of the best marine tourism sites in the world due to its amazing bio-diversity in the coral reef ecosystem.

Pertumbuhan kinerja keuangan yang signifikan

Significant improvements in financial performance

1. Pendapatan usaha meningkat 39,1%.

Operating revenues grew by 39.1%.

2. Laba usaha meningkat menjadi Rp 1.012 miliar.

Operating profits increased to Rp 1,012 billion.

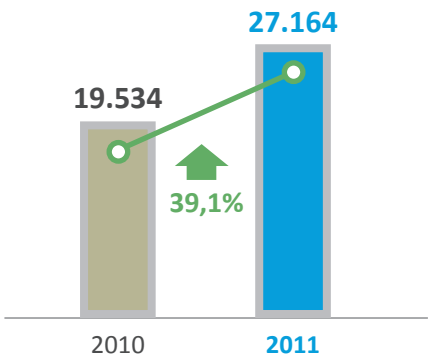
3. Jumlah aset meningkat menjadi Rp 18.010 miliar.

Total assets grew to reach Rp 18,010 billion.

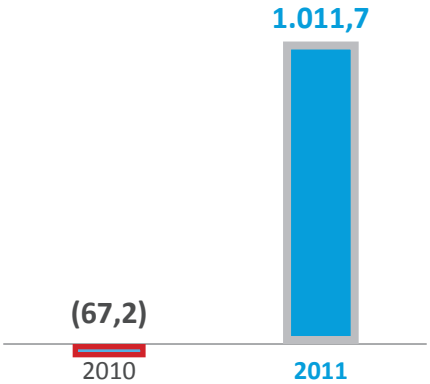
4. Ekuitas meningkat menjadi Rp 7.547 miliar.

Total equity increased to Rp 7,547 billion.

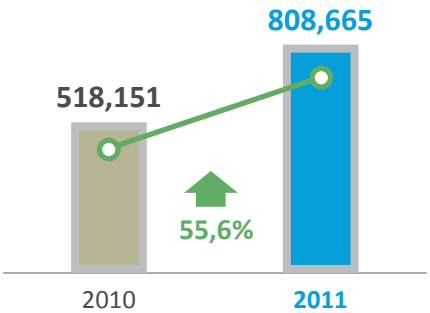
Pendapatan Usaha (miliar Rupiah)
Operating Revenue (Rp billion)



Laba (Rugi) Usaha (miliar Rupiah)
Income (Loss) Operations (Rp billion)



Laba Bersih (miliar Rupiah)
Net Income (Rp billion)



Pada bulan Februari 2011 Garuda Indonesia melakukan penawaran umum saham perdana (initial public offering/IPO) di Bursa Efek Indonesia dan sukses meraih dana sebesar Rp 3,3 triliun. Penambahan modal tersebut telah memperbaiki fundamental keuangan Perusahaan, termasuk kemampuan arus kas untuk aktivitas investasi bagi peremajaan armada Garuda Indonesia. Seiring dengan peningkatan jumlah penumpang dan efisiensi biaya operasional secara keseluruhan, Garuda Indonesia mampu membukukan peningkatan pendapatan usaha dan laba bersih yang signifikan pada tahun 2011.

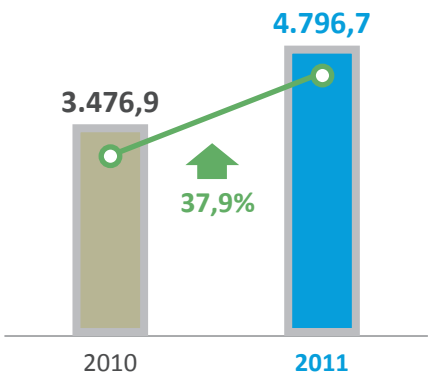
In February 2011, Garuda Indonesia undertook an Initial Public Offering (IPO) at the Indonesia Stock Exchange and successfully raised Rp 3.3 trillion of fresh funds. The infusion of funds from the IPO resulted in improved financial fundamentals of the Company, including stronger cash flows that were used to invest in Garuda Indonesia's fleet expansion and rejuvenation program. Along with growing numbers of passenger carried and overall efficiencies in operational expenses, Garuda Indonesia ended the year 2011 by posting significant increases in its operating revenues and bottom line.

Keberhasilan Garuda Indonesia dalam penawaran umum saham perdana di Bursa Efek Indonesia antara lain telah meningkatkan secara signifikan persepsi positif masyarakat umum terhadap Garuda Indonesia. Hal ini membantu kami dalam meraih kinerja yang mengesankan di tahun 2011.

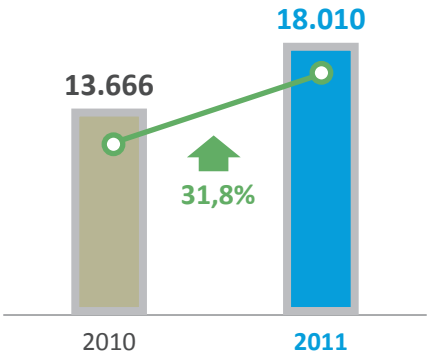
The success of Garuda Indonesia in its initial public offering at the Indonesia Stock Exchange has contributed to a more positive perception among the general public towards Garuda Indonesia. This more receptive market, in turn, was a factor that supported our excellent performance in 2011.

Emirsyah Satar
Direktur Utama
President & CEO

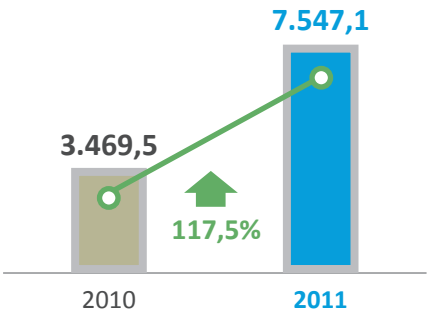
EBITDAR (miliar Rupiah)
EBITDAR (Rp billion)



Aset (miliar Rupiah)
Assets (Rp billion)



Ekuitas (miliar Rupiah)
Equity (Rp billion)



Kepuasan pelanggan yang terus meningkat

Higher level of customer satisfaction

1. **Ketepatan jadwal meningkat dari 80,16% menjadi 85,68%.**
   On Time Performance improved from 80.16% to 85.68%.
2. **Indeks kepuasan pelanggan meningkat dari 82,9% menjadi 84,8%.**
   Customer Satisfaction Index increased from 82.9% to 84.8%.
3. **Jumlah *compliment* terhadap mutu pelayanan meningkat 46%.**
   Voice of Customer complimenting our service quality increased by 46%.

Awak Kabin Multi-etnis dan Multi-bangsa

Multi-ethnic and Multi-national Cabin Crews

Guna meningkatkan pelayanan kepada penumpang dari berbagai budaya dan bangsa, awak kabin Garuda Indonesia kini berasal dari 33 provinsi dan etnis yang ada di Indonesia, serta dari negara Jepang, Korea dan China.

Garuda Indonesia recruits cabin crew personnel from a variety of ethnical backgrounds from Indonesia's 33 provinces as well as foreign nationals from Japan, Korea and China, to serve passengers from various culture and nationalities.

Penyempurnaan Konsep Layanan "Garuda Indonesia Experience"

Perfecting the "Garuda Indonesia Experience" Service Concept

Konsep layanan "*Garuda Indonesia Experience*" telah lengkap dengan kehadiran "*The Sound of Indonesia*" yaitu album lagu daerah tradisional dalam aransemen orkestra, serta "*Garuda Aromatic Fragrance*" yaitu aromaterapi khas Indonesia.

The "Garuda Indonesia Experience" service concept has been completed with 'The Sound of Indonesia' featuring traditional local songs in modern orchestra arrangement, as well as the uniquely-Indonesia aromatherapy scents of 'Garuda Aromatic Fragrance'.

Konsistensi Memberikan Kepuasan Pada Pelanggan

Consistency in Delivering Customer Satisfaction

Untuk kesebelas kalinya berturut-turut sejak tahun 2000, Garuda Indonesia meraih urutan pertama dalam *Indonesia Customer Satisfaction Award* kategori *Airline* yang diadakan lembaga independen survei independen dan majalah bisnis terkemuka di Indonesia.

For the 11th consecutive year since 2000, Garuda Indonesia was placed at the top rank in the Airline category at the Indonesia Customer Satisfaction Award survey conducted jointly by an independent survey agency and one of Indonesia's leading business publication.

Pada tahun 2011, konsep layanan "*Garuda Indonesia Experience*" yang berbasis pada keramahan Indonesia dan diperkenalkan pertama kali pada tahun 2009 telah dikembangkan dan disempurnakan. Konsep layanan ini telah lengkap terwujud ke dalam lima indra manusia yang berakar pada keragaman budaya dan tradisi bangsa, sehingga secara keseluruhan mampu menghadirkan layanan berkualitas sebelum, selama dan sesudah penerbangan bersama Garuda Indonesia.

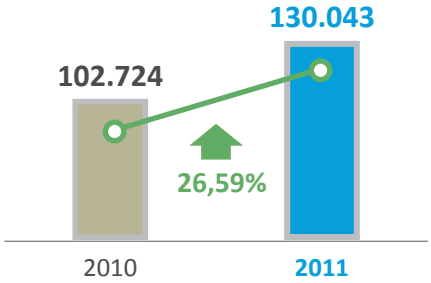
The 'Garuda Indonesia Experience', a service concept based on Indonesian hospitality and first introduced in 2009, has been further enhanced and perfected in 2011. The unique service concept is now fully manifested through the five human senses of perception, each deeply rooted in the rich traditions of our national culture, and together bringing an unforgettable experience of quality services prior, during and after a journey in one of Garuda Indonesia's flights.

Di mata kami sebagai penumpang, transformasi Garuda Indonesia terasa nyata terlihat dari peningkatan pelayanan dan peremajaan armada pesawat baru. Menurut saya, kualitas pelayanan awak kabin Garuda Indonesia sudah sangat tinggi kelasnya, jauh di atas airlines luar negeri, karena pelayanan di Garuda Indonesia lebih genuine dan lebih tulus dari hati. Kombinasi pelayanan dan armada baru ini pada akhirnya membuat Garuda Indonesia berhasil menarik berbagai segmen baru penumpang, hal ini tidak hanya terlihat di rute-rute domestik, tapi juga di rute-rute internasional dimana saya pernah menjadi minoritas di pesawat Garuda Indonesia. Peningkatan ini konsisten mulai dari tahap sebelum terbang misalnya pelayanan call center dan kantor penjualan, selama penerbangan, sampai ketika tiba di tujuan.

Flying with Garuda Indonesia, the transformation of Garuda Indonesia is evident in the service improvements as well as its younger fleet of new aircraft. I think that the quality of services provided by Garuda Indonesia's cabin crews is already first class, way above those of foreign airlines, as the service delivery is genuine and more from the heart. This combination of great service and new aircraft has succeeded in attracting new segments of passengers to Garuda Indonesia, not only in domestic routes but also in international routes, with me having a personal experience of being a minority in a flight by Garuda Indonesia. Service improvement is also consistent at all levels, starting from the pre-journey stage at the call center of sales office, during the flight itself, and on to after arrival at the destination.

Cyrillus Harinowo
Anggota Garuda Frequent Flyer (GFF)
Member of Garuda Frequent Flyer (GFF)

Frekuensi Penerbangan
Flight Frequency



Dengan adanya penambahan jumlah pesawat yang beroperasi, Garuda Indonesia dapat menambah jumlah frekwensi penerbangan secara cukup signifikan di berbagai rute yang dilayani untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa angkutan udara.

With additional aircraft brought into operation, Garuda Indonesia is able to significantly increase the flight frequency in the routes it serves in order to provide improved service to service users.

Penambahan Rute Baru
Additional New Routes

Domestik
7 rute
routes

Internasional
1 rute
routes

Memanfaatkan potensi pertumbuhan di berbagai daerah Indonesia, terutama di Indonesia bagian timur, Garuda Indonesia membuka 7 rute domestik baru serta 1 rute internasional penerbangan langsung Makassar-Singapura.

Maximizing on growth potential in various regions in Indonesia and especially in the eastern part of Indonesia, Garuda Indonesia opened 7 new domestic routes as well as 1 international direct flight from Makassar to Singapore.

Penambahan Pusat Pelayanan Pelanggan
Additional Service Centers

'*Garuda Indonesia Gallery*' yang merupakan pusat pelayanan Garuda Indonesia terbesar di Indonesia dibuka di Senayan City, Jakarta Selatan. Di berbagai kota di Indonesia, dibuka pula Kantor Penjualan baru di lokasi-lokasi strategis seperti mal dan pusat keramaian.

The 'Garuda Indonesia Gallery', which is the largest Garuda Indonesia service center in Indonesia, is opened at Senayan City, South Jakarta. New Sales Offices were also opened in a number of cities, in startegic locations such as shopping malls and civic centers.

Peningkatan keandalan dan kinerja operasional

Improved operational reliability and performance

1. Utilisasi pesawat meningkat 13,6%.

Aircraft utilization increased by 13.6%.

2. Usia rata-rata pesawat turun dari 8,1 tahun menjadi 6,5 tahun.

Average age of aircraft declined from 8.1 years to 6.5 years.

3. *Seat Load Factor* meningkat dari 71,7% menjadi 75,2%.

Seat Load Factor improved from 71.7% to 75.2%.

4. Jumlah penumpang diangkut meningkat 36,21%.

Number of passengers carried increased by 36.21%.

Rata-rata Utilisasi Pesawat
Average Aircraft Utilization

2010
09:23 jam/hari
hour/day

2011
10:40 jam/hari
hour/day

Aircraft Availability Ratio
Aircraft Availability Ratio

2010
99,40%

2011
99,46%

Efisiensi Perawatan dan Bahan Bakar
Fuel and Maintenance Efficiency

Penghematan biaya akibat adanya pemakaian bahan bakar yang lebih efisien dan biaya perawatan yang lebih rendah untuk pesawat-pesawat yang baru.

Significant cost savings derived from more efficient fuel usage as well as lower maintenance costs of the new aircraft in the fleet.

Untuk mendukung pencapaian target-target pertumbuhan penumpang dan kargo, Garuda Indonesia terus melakukan penambahan armada pesawat di tahun 2011, sejalan dengan strategi pengembangan jaringan dan peningkatan frekuensi penerbangan. Pada saat yang sama, keberhasilan manajemen dalam menjalankan strategi operasional yang telah dirancang dengan cermat telah berdampak pada peningkatan keandalan dan kinerja operasional pada tahun 2011.

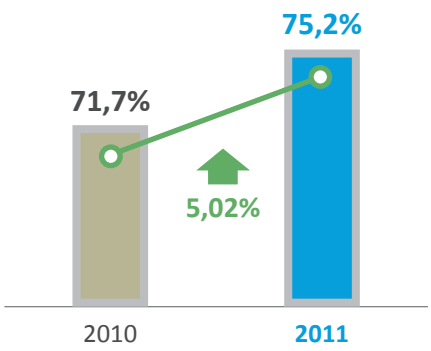
In support of the growth targets in passengers and cargo, Garuda Indonesia continued to expand its fleet in 2011 as part of the strategy of route expansion and increased flight frequency. At the same time, the Management has been successful in implementing its carefully planned operational strategies, resulting in improved reliability and operational indicators in 2011.

Garuda Indonesia has made significant operational and financial improvements since 2005. Garuda Indonesia remains our Top Buy in our Asean Aviation coverage, as we expect the continuing execution of its turnaround strategy to drive profits and valuations higher. Factors driving profit growth in FY11 despite surging jet fuel costs include higher aircraft utilization, higher load factors and yields reflecting strong demand and improved brand perception, and prudent cost control. We expect these improvements to continue in FY12, through measures such as lowering fleet age, promoting direct sales, narrowing promotional discounts, and re-capturing traffic by offering direct connectivity to key cities while providing quality in-flight service.

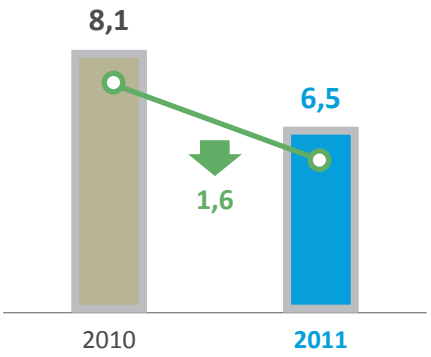
Garuda Indonesia telah mencapai perbaikan signifikan di sisi operasional maupun keuangan sejak tahun 2005. Di sektor Asean Aviation, kami tetap merekomendasikan Garuda Indonesia sebagai Top Buy, dengan ekspektasi peningkatan laba dan valuasi saham sejalan dengan strategi *turn-around* perusahaan. Di tengah kenaikan harga bahan bakar, pertumbuhan laba di tahun 2011 didukung oleh kenaikan utilisasi pesawat, *load factor* dan *yield*, yang mencerminkan permintaan pasar dan reputasi *brand* yang kuat serta pengendalian biaya yang efektif. Kondisi ini diperkirakan akan berlanjut di 2012, seiring dengan strategi peremajaan armada, penjualan langsung, pengurangan diskon promosi, dan peningkatan trafik melalui penerbangan langsung ke kota-kota destinasi utama dan layanan selama penerbangan yang berkualitas.

Rigan Wong (Citigroup)
VP Regional Transportation Citi Investment Research

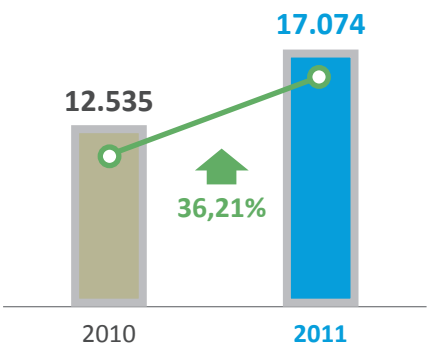
Seat Load Factor
Seat Load Factor



Usia Rata-Rata Pesawat (tahun)
Average Age of Aircraft (year)



Jumlah Penumpang Diangkut (ribu orang)
Number of Passenger Carried (thousand pax)



Tentang Garuda Indonesia

About Garuda Indonesia

Garuda Indonesia resmi menjadi perusahaan publik pada 11 Februari 2011, dengan mencatatkan 6.335.736.000 sahamnya di Bursa Efek Indonesia (BEI) dengan kode GIAA. Salah satu tonggak sejarah penting ini dilakukan setelah Perusahaan menyelesaikan transformasi bisnisnya melalui kerja keras serta dedikasi berbagai pihak.

Sejarah Garuda Indonesia sebagai bagian dari industri penerbangan komersial Indonesia dimulai saat bangsa Indonesia sedang mempertahankan kemerdekaannya. Penerbangan komersial pertama menggunakan pesawat DC-3 Dakota dengan registrasi RI 001 dari Calcutta ke Rangoon dan diberi nama "Indonesian Airways" dilakukan pada 26 Januari 1949. Pada tahun yang sama, 28 Desember 1949, pesawat tipe Douglas DC-3 Dakota dengan registrasi PK-DPD dan sudah dicat dengan logo "Garuda Indonesian Airways", terbang dari Jakarta ke Yogyakarta untuk menjemput Presiden Soekarno. Inilah penerbangan yang pertama kali dengan nama Garuda Indonesian Airways.

Garuda Indonesia became a publicly-listed company on 11 February 2011, listing a total of 6,335,736,000 shares on the Indonesia Stock Exchange under ticker code GIAA. The listing represents a milestone in the Company's journey after completing a successful business transformation supported by the dedicated hard work of various parties.

The history of Garuda Indonesia as part of the commercial aviation industry in Indonesia started at a time when the young nation was fighting for its independence. The first commercial flight from Calcutta to Rangoon was made on 26 January 1949, using a Douglas DC-3 Dakota aircraft with tail number RI 001 and the name "Indonesian Airways". In the same year on 28 December 1949, another DC-3 aircraft with registration PK-DPD and bearing the logo "Garuda Indonesian Airways" on the fuselage flew from Jakarta to Yogyakarta to pick up President Soekarno. This was the first flight made under the brand of Garuda Indonesian Airways.

Tentang Garuda Indonesia

About Garuda Indonesia

Setahun kemudian, 1950, Garuda Indonesia resmi menjadi Perusahaan Negara. Pada masa itu, Perusahaan memiliki 38 buah pesawat yang terdiri dari 22 jenis DC-3, 8 pesawat laut Catalina, dan 8 pesawat jenis Convair 240. Armada Perusahaan terus berkembang, dimana untuk pertama kalinya Garuda Indonesia membawa penumpang jamaah Haji ke Mekkah pada tahun 1956. Perjalanan terbang ke kawasan Eropa dimulai Garuda Indonesia pada tahun 1965 dengan tujuan akhir di Amsterdam.

Armada Garuda Indonesia dan kegiatan operasionalnya mengalami restrukturisasi besar-besaran di sepanjang tahun 80-an. Hal ini menuntut Perusahaan merancang pelatihan yang menyeluruh bagi karyawannya dan mendorong Perusahaan mendirikan Pusat Pelatihan Karyawan, Garuda Indonesia Training Center di Jakarta Barat. Selain itu, Garuda Indonesia juga membangun Pusat Perawatan Pesawat di Bandara Internasional Soekarno-Hatta pada masa itu.

Di awal tahun 90-an, strategi jangka panjang Garuda Indonesia disusun hingga tahun 2000. Jumlah armada juga terus ditingkatkan sehingga Garuda Indonesia menjadi salah satu dari 30 besar maskapai penerbangan di dunia.

Seiring dengan upaya pengembangan usaha, di awal tahun 2005, Garuda Indonesia memiliki tim manajemen baru, yang kemudian membuat perencanaan baru bagi masa depan Perusahaan. Manajemen baru Garuda Indonesia melakukan evaluasi ulang dan restrukturisasi Perusahaan secara menyeluruh dengan tujuan meningkatkan efisiensi kegiatan operasional, membangun kembali kekuatan keuangan yang mencakup keberhasilan Perusahaan dalam menyelesaikan restrukturisasi

A year later in 1950, Garuda Indonesia is officially established as a State Corporation. At those times, the Company operated a fleet of 38 aircraft comprising 22 DC-3 aircraft, 8 Catalina flying boats, and 8 Convair 240 aircraft. The fleet continued to grow, and Garuda Indonesia made its first flight to Mecca carrying Indonesian hajj pilgrims in 1956. Flight routes by Garuda Indonesia to European countries started in 1965 with final destination at Amsterdam.

Throughout the 80s, Garuda Indonesia underwent large-scale restructuring of its fleet and its operations. It was at these times that the Company begun to develop comprehensive training programs for its air and ground crews and established a dedicated training facility, the Garuda Indonesia Training Center, in West Jakarta. The Company also build an Aircraft Maintenance Center at the Soekarno-Hatta International Airport during these times.

Early in the decade of the 90s, Garuda Indonesia developed a long-term growth strategy into the year 2000. The Company continued to expand its fleet and Garuda Indonesia once ranked among the 30 largest airlines of the world.

Alongside initiatives in business development, a new management team took office early in 2005, and new plans were formulated for the future Garuda Indonesia. The new management of Garuda Indonesia undertook a comprehensive re-evaluation and across-the-board restructuring of the Company with the objectives of improving operational efficiency, regaining financial stability that involved efforts in debt restructuring including leasing

hutang, termasuk hutang sewa pembiayaan dengan European Export Credit Agency (ECA), menambah tingkat kesadaran para karyawan dalam memahami pelanggan, dan yang terpenting memperbaharui dan membangkitkan semangat Garuda Indonesia.

Penyelesaian seluruh restrukturisasi hutang Perusahaan mengantarkan Garuda Indonesia siap untuk mencatatkan sahamnya ke publik di awal tahun 2011.

Per akhir Desember 2011, struktur kepemilikan saham Garuda Indonesia sebagai perusahaan publik adalah Pemerintah Republik Indonesia (69,14%), PT Angkasa Pura I (1,10%), PT Angkasa Pura II (1,78%), karyawan (0,44%), investor domestik (23,94%), dan investor internasional (3,60%).

Garuda Indonesia per 31 Desember 2011 mengoperasikan 87 pesawat yang terdiri dari 3 pesawat jenis Boeing 747- 400, 6 pesawat jenis Airbus 330-300, 7 pesawat jenis Airbus 330-200 dan 17 pesawat jenis Boeing 737 Classic (seri 300, 400, 500), 51 pesawat Boeing 737-800 NG, serta 3 pesawat Airbus 320. Armada pesawat Perusahaan melayani 42 rute penerbangan domestik dengan rata-rata setahun sebanyak 1.817 kali penerbangan per minggu dan 24 rute internasional dengan 416 kali penerbangan per minggu serta 17,1 juta penumpang. Dalam menjalani kegiatan operasionalnya, Perusahaan didukung oleh 6.708 orang karyawan, termasuk 437 orang siswa yang tersebar di Kantor Pusat dan Kantor Cabang.

Untuk mendukung kegiatan operasionalnya, Garuda Indonesia memiliki 4 (empat) Entitas Anak yang fokus pada produk/jasa pendukung bisnis Perusahaan induk, yaitu PT Abacus Distribution Systems Indonesia, PT Aero Wisata, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia, dan PT Aero Systems Indonesia.

liabilities from the European Export Credit Agency (ECA), increasing awareness among employees concerning the importance of service to customers and, most importantly, reviving and revitalizing the Garuda Indonesia spirit.

The successful completion of the Company's debt restructuring program opened the way for Garuda Indonesia to go public early in 2011.

As at year-end 2011, shareholder composition of Garuda Indonesia as a publicly-listed company was the Government of Indonesia (69.14%), PT Angkasa Pura I (1.10%), PT Angkasa Pura II (1.78%), company employees (0.44%), domestic investors (23.94%), and overseas investors (3.60%).

At 31 December 2011, Garuda Indonesia operated a fleet of 87 aircraft, consisting of 3 Boeing 747-400 aircraft, 6 Airbus 330-300 aircraft, 7 Airbus 330-200 aircraft, 17 Boeing 737 Classic (300, 400 and 500 series) aircraft, 51 Boeing 737-800 NG aircraft, and 3 Airbus 320 aircraft. Garuda Indonesia's aircraft fly in 42 domestic flight routes an annual average of 1,817 weekly flights, as well as 24 international routes with an average of 416 weekly flights, carrying a total of 17.1 million passengers in 2011. The Company's operational activities are supported by a total of 6,708 employees, including 437 trainees, working at the Head Office and Branch Offices.

Garuda Indonesia also has four subsidiaries with complementing businesses to the business of the parent company. These are PT Abacus Distribution Systems Indonesia, PT Aero Wisata, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia, and PT Aero Systems Indonesia.

Ikhtisar Keuangan & Operasional

Financial & Operations Highlights

Angka-angka pada seluruh tabel dan grafik dalam Laporan Tahunan ini menggunakan notasi bahasa Indonesia

Numerical notations in all tables and graphs in this Annual Report are in Indonesian

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. & Entitas Anak (dalam Juta Rupiah kecuali dinyatakan lain)
PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk & Subsidiaries (in Millions of Rupiah, except where otherwise stated)

	2011	2010*	2009*	2008*	2007*	
Jumlah Pendapatan Usaha	27.164.570	19.534.331	17.860.374	19.349.675	14.042.430	Operating Revenues
Jumlah Beban Usaha	26.152.842	19.601.491	16.942.085	17.996.468	13.310.258	Operating Expenses
Laba (Rugi) Usaha	1.011.727	(67.159)	918.289	1.353.207	732.172	Income (Loss) Operations
Penghasilan (Beban) Lain-lain - Bersih	(9.070)	478.604	81.313	(324.528)	(419.065)	Other Income (Expenses)
Laba Sebelum Pajak	1.002.657	411.445	999.602	1.028.679	313.107	Income Before Tax
Manfaat (Beban) Pajak	(193.992)	106.706	23.355	(44.486)	(148.981)	Tax Benefit (Expenses)
Laba Bersih Tahun Berjalan	808.665	518.151	1.022.957	984.193	164.126	Net Income for the year
Pendapatan Komprehensif Lain	50.130	(295.323)	(149.732)	1.669.653	(803)	Other Comprehensive Income
Jumlah Pendapatan Komprehensif	858.795	222.828	873.224	2.653.845	163.323	Total Comprehensive Income
Laba (Rugi) Bersih per Saham (dalam Rupiah penuh)	36,39	28,26	-	-	-	Earning per Share (in full amount)
Jumlah Aset Lancar	6.784.092	3.801.376	4.212.529	4.626.445	5.425.193	Total Current Assets
Jumlah Aset Tidak Lancar	11.225.875	9.864.642	10.589.894	10.677.387	6.527.721	Total Non Current Assets
Jumlah Aset	18.009.967	13.666.018	14.802.423	15.303.832	11.952.914	Total Assets
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek	5.866.978	5.241.275	6.347.678	7.085.154	6.852.566	Total Current Liabilities
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang	4.595.856	4.955.286	5.233.722	6.802.696	6.329.863	Total Non Current Liabilities
Hutang Bank	5.798	316.720	218.635	10.000	3.000	Bank Loans
Liabilitas Sewa Pembiayaan	1.742.520	2.285.910	3.217.294	4.534.194	4.387.639	Lease Liabilities
Liabilitas Terbeban Bunga	4.156.541	4.186.466	5.518.900	6.005.740	5.911.159	Interest-Bearing Liabilities
Jumlah Liabilitas	10.462.834	10.196.561	11.581.400	13.887.850	13.182.429	Total Liabilities
Modal Dasar	15.000.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000	11.540.076	Authorized Capital
Modal Sebelum Ditempatkan	3.679.502	5.879.502	5.879.502	6.847.371	4.387.447	Capital Not Subscribed
Modal Ditempatkan dan Disetor	11.320.498	9.120.498	9.120.498	8.152.629	7.152.629	Issued and Paid-up Capital
Tambahan Modal Disetor	995.422	8.402	8.402	8.402	1.008.402	Additional Paid-up Capital
Komponen Ekuitas Lainnya	1.170.782	1.159.251	1.524.462	1.666.541	8.336	Other Component of Equity
Opsi Saham	19.740	-	-	-	-	Stock Option
Defisit	(5.974.223)	(6.830.890)	(7.439.292)	(8.461.037)	(9.436.086)	Deficit
Kepentingan Non Pengendali	14.914	12.194	6.953	49.446	37.204	Non Controlling Interest
Jumlah Ekuitas	7.547.134	3.469.456	3.221.023	1.415.982	(1.229.515)	Total Equity
Jumlah Liabilitas dan Ekuitas	18.009.967	13.666.018	14.802.423	15.303.832	11.952.914	Total Liabilities and Equity
Jumlah Investasi	936.673	961.464	953.185	650.689	87.950	Total Investments
Jumlah Investasi pada Entitas lain	143.813	136.259	126.945	118.658	111.907	Total Investment in Other Entity
Modal Kerja Bersih	917.114	(1.439.899)	(2.135.149)	(2.458.709)	(1.427.373)	Net Working Capital
Arus Kas Diperoleh dari Aktivitas Operasi	1.903.320	1.602.135	1.379.679	1.770.161	1.216.242	Cash Flows from Operating Activities
Arus Kas Digunakan untuk Aktivitas Investasi	(2.231.751)	(945.514)	(1.599.952)	(1.522.889)	(571.867)	Cash Flows used for Investing Activities
Arus Kas Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan	2.823.403	(1.137.894)	(601.713)	(687.148)	1.007.470	Cash Flows from (used for) Financing Activities
Rasio						Ratios
Marjin EBITDA **	7,73%	8,09%	14,16%	13,69%	12,66%	EBITDA Margin **
Marjin Laba Usaha (%)	3,72%	-0,34%	5,14%	6,99%	5,21%	Operating Income Margin (%)
Marjin Laba Bersih (%)	2,98%	2,65%	5,73%	5,09%	1,17%	Net Income Margin (%)
Tingkat Pengembalian Aktiva (%)	4,49%	3,79%	6,91%	6,43%	1,37%	ROA (%)
Tingkat Pengembalian Ekuitas (%)	10,71%	14,93%	31,76%	69,51%	-13,35%	ROE (%)
Rasio Lancar	115,63%	72,53%	66,36%	65,30%	79,17%	Current Ratio
Liabilitas Terbeban Bunga/Ekuitas	0,55	1,21	1,71	4,24	(4,81)	Interest Bearing Debt/Equity

Laporan Keuangan Konsolidasian tahun 2011 diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan, *member of Deloitte Touche Tohmatsu*
Consolidated Financial Statements for 2011 audited by Public Accountant Osman Bing Satrio & Rekan, member of Deloitte Touche Tohmatsu

* Disajikan kembali untuk menyesuaikan dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) 1
Restated to comply with Statement of Financial Accounting Standard (SFAS) 1

** Marjin EBITDA dihitung dengan menjumlahkan Laba (Rugi) Usaha dan Penyusutan, dibagi Pendapatan Usaha
EBITDA Margin is calculated from the sum of Operating Profit (Loss) and Depreciation, divided by Operating Revenues

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. - Entitas Induk (dalam Juta Rupiah)

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk - Parent Company (in millions of Rupiah)

	2011	2010*	2009*	2008*	2007*	
Jumlah Pendapatan Usaha	25.536.443	18.385.509	16.691.008	18.062.740	13.052.664	Total Operating Revenues
Jumlah Beban Usaha	24.735.431	18.569.549	15.983.272	16.906.751	12.339.291	Total Operating Expenses
Laba (Rugi) Usaha	801.012	(184.040)	707.736	1.155.989	713.373	Income (Loss) from Operations
Penghasilan (Beban) Lain-lain - Bersih	(15.119)	524.522	96.560	(310.856)	(571.192)	Other Income (Expenses)
Laba Sebelum Pajak	785.893	340.482	804.296	845.133	142.182	Income Before Tax
Manfaat (Beban) Pajak	(120.165)	134.661	69.009	46.468	(93.733)	Tax Benefit (Expenses)
Laba Tahun Berjalan	665.728	475.143	873.305	891.601	48.449	Net Income for the Year
Pendapatan Komprehensif Lain	(17.128)	(318.613)	(149.732)	1.669.652	(802.861)	Other Comprehensive Income
Jumlah Pendapatan Komprehensif	648.600	156.530	723.573	2.561.254	47.646	Total Comprehensive Income
Jumlah Aset Lancar	5.409.989	2.994.744	3.501.170	3.780.684	4.722.401	Total Current Assets
Jumlah Aset Tidak Lancar	10.544.930	9.127.949	9.738.676	10.003.346	6.322.985	Total Non Current Assets
Jumlah Aset	15.954.919	12.122.693	13.239.846	13.784.030	11.045.386	Total Assets
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek	5.771.783	5.365.507	6.312.686	6.929.592	6.823.697	Total Current Liabilities
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang	4.063.371	4.505.566	4.855.068	6.490.192	6.066.167	Total Non-Current Liabilities
Liabilitas Sewa Pembiayaan	1.742.520	2.285.910	3.217.294	4.534.194	4.387.639	Lease Liabilities
Liabilitas Terbeban Bunga	4.059.205	4.128.110	2.883.751	2.169.512	1.888.035	Interest-Bearing Liabilities
Modal Dasar	15.000.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000	11.540.076	Authorized Capital
Modal Sebelum Ditempatkan	3.679.502	5.879.502	5.879.502	6.847.371	4.387.447	Capital Not Subscribed
Modal Ditempatkan dan Disetor	11.320.498	9.120.498	9.120.498	8.152.629	7.152.629	Issued and Paid-up Capital
Tambahan Modal Disetor	995.422	8.402	8.402	8.402	1.008.402	Additional Paid-up Capital
Komponen Ekuitas Lainnya	709.413	764.893	1.153.388	1.323.880	664	Other Components of Equity
Opsi Saham	19.740	-	-	-	-	Stock Option
Defisit	(6.925.308)	(7.642.173)	(8.210.196)	(9.120.666)	(10.006.173)	Deficit
Jumlah Ekuitas (Defisiensi Modal)	6.119.765	2.251.621	2.072.092	364.246	(1.844.478)	Total Equity
Jumlah Liabilitas dan Ekuitas	15.954.919	12.122.693	13.239.846	13.784.030	11.045.386	Total Liabilities and Equity
Jumlah Investasi	801.220	790.984	916.288	783.280	4.017	Total Investment
Arus Kas Diperoleh Dari Aktivitas Operasi	1.643.027	1.439.534	1.855.513	1.832.409	1.129.370	Cash Flows from Operating Activities
Arus Kas Digunakan untuk Aktivitas Investasi	(2.282.358)	(1.033.646)	(1.771.716)	(1.622.088)	(651.805)	Cash Flows used for Investing Activities
Arus Kas Diperoleh Dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan	2.974.318	(795.927)	(844.682)	(717.050)	964.000	Cash Flows from (used for) Financing Activities
Rasio						Ratios
Marjin EBITDA ***	7,19%	7,44%	13,41%	13,20%	12,94%	EBITDA Margin ***
Marjin Laba Usaha (%)	3,14%	-1,00%	4,24%	6,40%	5,47%	Operating Income Margin (%)
Marjin Laba Bersih (%)	2,61%	2,58%	5,23%	4,49%	0,12%	Net Income Margin (%)
Tingkat Pengembalian Aktiva (%)	4,17%	3,92%	6,60%	5,89%	0,14%	ROA (%)
Tingkat Pengembalian Ekuitas (%)	10,88%	21,10%	42,15%	222,86%	(0,84%)	ROE (%)
Rasio Lancar	0,94	0,56	0,55	0,55	0,69	Current Ratio
Jumlah Liabilitas/Ekuitas	1,61	4,38	5,39	(36,84)	(6,99)	Total Liabilities/Equity
Liabilitas Jangka Panjang/Ekuitas	0,66	2,00	2,34	(17,82)	(3,29)	Non-Current Liabilities/Equity
Liabilitas Terbeban Bunga/Ekuitas	0,66	1,83	1,39	(5,96)	(1,02)	Interest-Bearing Liabilities/Equity
Produksi & Trafik **						Production & Traffic **
Tonase Kilometer Diangkut (000)	2.788.376	2.197.599	1.796.873	1.760.885	1.606.255	Revenue Tonne Km (000)
Tonase Kilometer Tersedia (000)	4.564.623	3.585.815	2.834.184	2.575.253	2.346.098	Available Tonne Km (000)
Jumlah Penumpang Diangkut	17.073.963	12.534.975	10.901.842	10.172.252	9.633.483	Number of Passengers Carried
Penumpang Kilometer Diangkut (000)	24.434.669	18.465.803	15.882.526	15.532.295	14.369.142	Revenue Passenger Km (000)
Tempat Duduk Kilometer Tersedia (000)	32.473.736	25.772.196	21.713.857	20.336.815	18.566.096	Available Seat Km (000)
Tingkat Isian Penumpang (%)	75,24	71,65	73,14	76,38	77,39	Passenger Load Factor (%)
Indikator Penting						Important Indicators
Ketepatan Waktu Penerbangan Mainbrand (%)	85,7	80,2	82,5	83,9	76,3	On Time Performance (%)
Nilai Tukar Mata Uang (IDR/USD1)	8.767	9.112	10.485	9.529	9.130	Forex (IDR/USD1)
Rata-rata Harga Bahan Bakar (USD Cent per Liter)	89,74	66,20	51,39	85,86	56,65	Average Fuel Price (USD Cent per Liter)
Tonase Kilometer Tersedia Per Karyawan	727	624	562	466	405	ATK Employee
Pendapatan Per Karyawan (USD)	463.968	351.214	315.414	343.087	246.959	Revenue per Employee (USD)

* Disajikan kembali untuk menyesuaikan dengan PSAK 1 dan PSAK 4.
Restated to comply with SFAS 1 and SFAS 4

** Mainbrand dan Citilink.
Mainbrand and Citilink

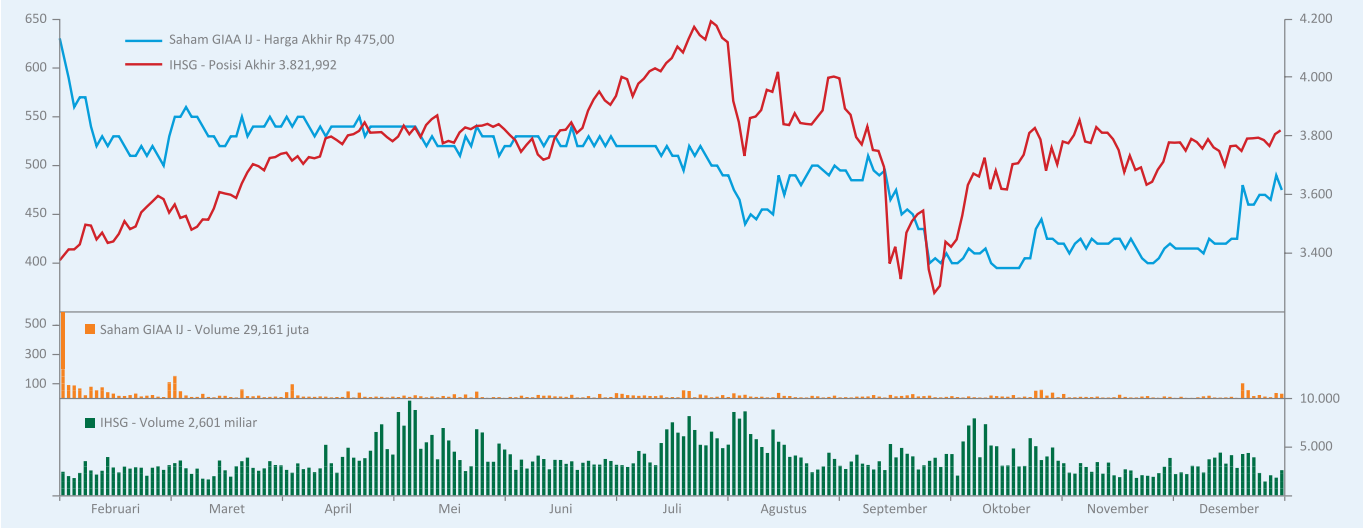
*** Marjin EBITDA dihitung dengan menjumlahkan Laba (Rugi) Usaha dan Penyusutan, dibagi Pendapatan Usaha.
EBITDA margin is calculated from the sum of Operating Income (Loss) and Depreciation, divided by Operating Revenues

Ikhtisar Saham

Stock Highlights

Pergerakan Harga Saham dan Volume Perdagangan

Share Price Movements and Trading Volume



Sumber : Bloomberg Finance L.P.

Kinerja Saham - Bulanan

Share Performance - Monthly

	Pembukaan Opening	Tertinggi Highest	Terendah Lowest	Penutupan Closing	Volume Transaksi Transaction Volume	
Januari	–	–	–	–	–	January
Februari	700	700	510	530	1.130.000.000	February
Maret	530	580	500	530	616.700.000	March
April	560	560	530	550	359.400.000	April
Mei	550	550	500	540	252.600.000	May
Juni	530	540	510	530	186.400.000	June
Juli	530	540	490	510	382.400.000	July
Agustus	510	510	420	500	238.100.000	August
September	500	520	425	435	230.100.000	September
Oktober	435	455	390	445	273.300.000	October
November	430	445	400	415	215.800.000	November
Desember	420	500	400	475	341.600.000	December

Kinerja Saham - Triwulanan

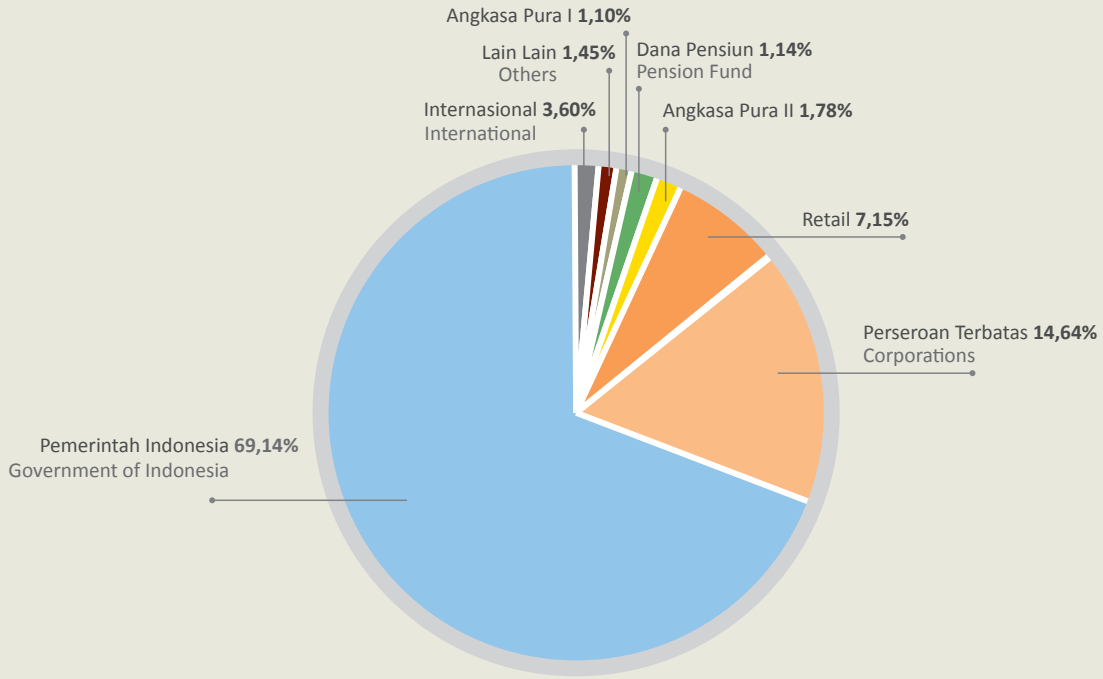
Share Performance - Quarterly

	QI	Q2	Q3	Q4	FY	
Pembukaan	700	560	530	435	700	Opening
Tertinggi	700	560	540	500	700	Highest
Terendah	500	500	425	390	390	Lowest
Penutupan	530	530	435	475	475	Closing
Volume Transaksi (jutaan lot)	1.750	798	850	830	4.230	Transaction Volume (million lots)
Total Saham (jutaan saham)	22.640	22.640	22.640	22.640	22.640	Total Stock (million shares)

Kronologis Pencatatan Saham
Chronology of Share Listings

	Tanggal Date	
Pengajuan/Pendaftaran		**Filling/Registration**
Pendaftaran ke BEI dan KSEI	18 November 2010	Registration to IDX and KSEI
Mini Expose IDX	26 November 2010	Mini Expose IDX
BAPEPAM-LK Pengajuan Pernyataan Pendaftaran ke-1	6 December 2010	BAPEPAM-LK 1st filling of Registration Statement
BAPEPAM-LK Pengajuan Pernyataan Pendaftaran ke-2	27 December 2010	BAPEPAM-LK 2nd filling of Registration Statement
BAPEPAM-LK – Surat *Pre-effective*	10 January 2011	BAPEPAM-LK – Pre-effective Letter
BAPEPAM-LK – Surat Pernyataan *Effective*	31 January 2011	BAPEPAM-LK – Effective Statement Letter
Pemasaran		**Marketing**
Paparan Publik - Jakarta	12 January 2011	Public Expose - Jakarta
Domestic Roadshow	15 January 2011	Domestic Roadshow
International Roadshow/Book Building	13-21 January 2011	International Roadshow/Book Building
Penetapan Harga (24 Jan *US Time*)	25 January 2011	Final Pricing (24 Jan US Time)
Penjatahan dan Pembayaran		**Allotment & Payment**
Retail Offer	2, 4, 8 February 2011	Retail Offer
Penjatahan	9 February 2011	Allotment
Distribusi & Pengembalian	10 February 2011	Distribution & Refund
Pencatatan di Bursa Efek Indonesia	**11 February 2011**	**Listing in Indonesia Stock Exchange**

Pemegang Saham
Shareholders



Peristiwa Penting 2011

2011 Event Highlights

1 Januari

12 Januari

Paparan Publik

Setelah berhasil melaksanakan transformasi bisnis dan berhasil meraih kinerja positif dengan membukukan laba operasi selama tiga tahun berturut-turut, Garuda Indonesia melaksanakan paparan publik terkait dengan rencana penjualan saham perdananya ke publik melalui Bursa Efek Indonesia (BEI). Saham yang akan dilepas sebanyak 40% saham yang terdiri dari 30% saham baru dan 10% saham divestasi PT Bank Mandiri Tbk. Dalam pelaksanaan IPO ini Garuda Indonesia dibantu oleh PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas dan PT Mandiri Sekuritas sebagai perusahaan penjamin emisi.

Public Expose

After completing its business transformation and showing a positive performance by posting operational profits for three years in a row, Garuda Indonesia conducted a public expose related to its plans to go public through an Initial Public Offering (IPO) at the Indonesia Stock Exchange (IDX). A total of 40% of its outstanding shares would be offered to the public, consisting of 30% new shares and 10% of shares divestment from Bank Mandiri. In the IPO transaction, Garuda Indonesia enlisted the services of PT Bahana Securities, PT Danareksa Sekuritas and PT Mandiri Sekuritas as underwriters.

2 Februari

4 Februari

Garuda Indonesia International *Islamic Expo*

Sebagai upaya untuk memberikan kemudahan bagi masyarakat dan penyelenggara perjalanan ibadah maupun wisata religius, Garuda Indonesia menyelenggarakan "Garuda Indonesia International Islamic Expo". *Event* ini merupakan acara tahunan yang telah diselenggarakan untuk kelima kalinya, melalui *event* ini diharapkan masyarakat dan penyelenggara perjalanan ibadah Haji dan Umrah dapat memanfaatkan kegiatan ini sebagai *one-stop shopping* karena pada acara ini masyarakat dapat berkonsultasi langsung dengan para penyelenggara perjalanan ibadah Haji dan Umrah dan industri-industri terkait lainnya.

Garuda Indonesia International Islamic Expo

In an effort to provide convenience to the general public and organizers of holy pilgrimage and religious tourism, Garuda Indonesia held the "Garuda Indonesia International Islamic Expo". This is the fifth of such annual events organized to date. The expo serves as a convenient one-stop shopping venue for the general public with regards to the Hajj and Umrah holy pilgrimage, providing opportunities for the general public for direct consultation with the various organizers of Hajj and Umrah pilgrimage as well as other related industries.

10 Februari

Garuda Indonesia – KPK Kerja Sama Sistem Pengendalian Gratifikasi

Dalam rangka meningkatkan kualitas Tata Kelola Perusahaan yang telah diterapkan dalam perusahaan selama ini, Garuda Indonesia menandatangani kerja sama sistem pengendalian gratifikasi dengan "Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK)" Penandatanganan kerja sama tersebut dilakukan oleh Direktur Utama Garuda Indonesia Emirsyah Satar dan Ketua KPK M. Yasin.

Cooperation of Garuda Indonesia - KPK on Gratification Control

In an effort to further improve the implementation of Good Corporate Governance practices within the Company, Garuda Indonesia and the Corruption Eradication Commission (KPK) have signed an agreement to cooperate on a system of gratification control. The agreement was signed by Emirsyah Satar, CEO of Garuda Indonesia, and M. Yasin, Chairman of KPK.

11 Februari

PT Garuda Indonesia (Persero) Resmi menjadi Perusahaan Terbuka

Saham PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Dicatatkan secara resmi pada papan utama Bursa Efek Indonesia (BEI) sebagai emiten ketiga di tahun 2011 dengan kode 'GIAA'. Garuda Indonesia melepas 6.335.738.000 lembar saham atau setara dengan 27,98% dari total saham, sudah termasuk kepemilikan saham PT Bank Mandiri ("Bank Mandiri") sebesar 1.935.738.000 saham. Saham GIAA dilepas pada harga Rp 750 per lembar. Dari saham yang dilepas, GIAA dan Bank Mandiri menargetkan akan mengantongi dana hasil IPO sebesar Rp 4.751.803.500.000. Dana dari hasil IPO tersebut rencananya akan digunakan untuk pengembangan Perusahaan, saat ini Garuda Indonesia merupakan satu-satunya maskapai penerbangan di Indonesia yang mencatatkan sahamnya di bursa.

PT Garuda Indonesia (Persero) Officially Becomes a Public Company

The shares of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk was officially listed on the main board of the Indonesia Stock Exchange (IDX) as the third issuer in 2011 under ticker code 'GIAA'. Garuda Indonesia floated 6,335,738,000 shares, equivalent to 27.98% of total outstanding shares, and including shares held by PT Bank Mandiri totalling 1,935,738,000 shares. GIAA shares were offered at Rp 750 per share. From this share offering, Garuda Indonesia and Bank Mandiri expect an IPO proceeds of Rp 4,751,803,500,000. The proceeds from the IPO will be used as planned for business expansion. To date, Garuda Indonesia is the only domestic airline that has listed its shares on the stock exchange.

2 Februari

16 Februari

Garuda Indonesia Membuka Penerbangan ke Gorontalo

Sejalan dengan upaya untuk memenuhi permintaan pasar serta untuk meningkatkan pelayanannya kepada para pengguna jasa, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, membuka penerbangan ke kota Gorontalo. Rute penerbangan ke Gorontalo ini juga merupakan bagian dari program pengembangan jaringan/rute Garuda Indonesia, khususnya di wilayah Timur Indonesia.

Garuda Indonesia Opens Flights to Gorontalo

In line with efforts to accommodate market demands as well as to improve services to service users, PT garuda Indonesia (Persero) Tbk has opened a flight route to Gorontalo. The flight route to Gorontalo is also part of the route expansion program by Garuda Indonesia and especially to destinations in the eastern regions of Indonesia.

3 Maret

9 Maret

***Service Center* Terbesar di Jakarta**

Untuk lebih memberikan kemudahan bagi para penguna jasa, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk meresmikan pembukaan "*Garuda Indonesia Gallery*", yang merupakan fasilitas layanan terbesar dan terlengkap di Indonesia yang berlokasi di Lantai dua pusat perbelanjaan Senayan City, Jakarta. "*Garuda Indonesia Gallery*" merupakan layanan terpadu (*one stop service*) yang dipersiapkan bagi para pengguna jasa untuk kemudahan melaksanakan penerbangan dengan Garuda Indonesia dengan sentuhan "Garuda Indonesia Experience".

Biggest Service Center in Jakarta

To provide more conveniences to the benefits of service users, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk has launched the "Garuda Indonesia Gallery", which is the biggest and most complete of its service centers in Indonesia, located on the second floor of the Senayan City shopping mall, Jakarta. "Garuda Indonesia Gallery" is a one-stop service facility intended to provide the ultimate conveniences for service users who intend to fly with Garuda Indonesia, along with the "Garuda Indonesia Experience".

14 Maret

Garuda Indonesia Menjadi "Official Airline" SEA Games XXVI Tahun 2011

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan Panitia Nasional SEA Games XXVI (Indonesia SEA Games Organizing Committee - INASOC) menandatangani kerja sama sebagai bentuk dukungan Garuda Indonesia atas pelaksanaan SEA Games XXVI tahun 2011 di Indonesia. Dalam kerja sama tersebut Garuda Indonesia ditunjuk sebagai "Official Airline" SEA Games XXVI.

Garuda Indonesia as 'Official Airline' of 2011 SEA Games XXVI

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk and the Indonesia SEA Games Organizing Committee (INASOC) signed a cooperation agreement as part of the support of Garuda Indonesia towards the SEA Games XXVI 2011 event in Indonesia. In this cooperation, Garuda Indonesia is appointed as the 'Official Airline' of SEA Games XXVI.

Peristiwa Penting 2011
2011 Event Highlights

4 April

16 April
Kedatangan Pesawat Airbus A330-200 ke-12
Garuda Indonesia menerima pesawat Airbus 330-200 ke-12 yang tiba dari pabrik Airbus di Toulouse, Perancis. Dalam upayanya untuk meningkatkan pelayanan kepada para pengguna jasa, Garuda Indonesia terus mengembangkan kekuatan armadanya dengan mendatangkan pesawat terbaru yang terdiri dari Airbus 330-200 dan Boeing 737-800 NG, dimana pesawat-pesawat tersebut dapat memberikan lebih banyak kenyamanan kepada para pengguna jasa karena telah dilengkapi dengan *in-flight entertainment system* baik di kelas eksekutif maupun ekonomi dengan *Audio Video on Demand* (AVoD).

Arrival of the 12th Airbus A330-200 Aircraft
Garuda Indonesia received the 12th Airbus 330-200 aircraft to arrive from the Airbus aircraft plant in Toulouse, France. In an effort to improve services to service users, Garuda Indonesia is engaging in a fleet expansion program through acquisition of new aircraft of the Airbus 330-200 and Boeing 737-800 NG types. These aircraft are intended to provide more comfort to passengers, as they are equipped with an in-flight entertainment system with Audio Video on Demand (AVoD) feature in the Executive Class as well as in Economy Class.

29 April
Garuda Indonesia Laksanakan RUPS Tahunan
Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan (RUPST) pertama sejak melaksanakan IPO pada Februari 2011 lalu dilaksanakan di Hotel Ritz Carlton, Pacific Place, Jakarta. Sebanyak 84% Pemegang Saham (yang menguasai sebanyak 19.088.996.43 lembar saham) yang hadir dalam RUPST tersebut menyetujui Laporan Keuangan Perusahaan yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010. Dalam RUPST tersebut juga diputuskan untuk memperpanjang masa jabatan Emirsyah Satar selaku Direktur Utama dan Agus Priyanto selaku Direktur Niaga hingga pelaksanaan RUPST berikutnya. Dalam RUPST tersebut juga menetapkan Adi Rahman Adiwoso sebagai Komisaris Independen Perusahaan. RUPST dipimpin oleh Komisaris Utama Garuda Indonesia, Hadiyanto.

Garuda Indonesia Held the Annual General Meeting of Shareholders
The first Annual General Meeting of Shareholders (AGMS) since Garuda Indonesia's IPO in February 2011 was held in the Ritz Carlton Hotel, Pacific Place, Jakarta. Some 84% of shareholders (representing 19,088,966.43 shares) attending the AGMS have approved and ratified the Company's Financial Statements for the fiscal year ending 31 December 2010. It was also decided in the AGMS to extend the term of office of Emirsyah Satar as CEO and Agus Priyanto as Director of Business, until the next AGMS. The AGMS also approved the appointment of Adi Rahman Adiwoso as Independent Commissioner of the Company. The AGMS was presided over by Hadiyanto, President Commissioner of Garuda Indonesia.

5 Mei

2 Mei
Garuda Indonesia Sumbangkan Buku "AVIAPEDIA" untuk Dunia Pendidikan
Sebagai bagian dari program *Corporate Social Responsibility* (CSR) Perusahaan bagi dunia pendidikan, khususnya dalam rangka memberikan wawasan dan pengetahuan mengenai dunia penerbangan kepada masyarakat luas, Garuda Indonesia bekerja sama dengan wartawan senior, Dudi Sudibyo, menerbitkan buku ensiklopedia umum penerbangan yang berjudul "AVIAPEDIA". Buku "AVIAPEDIA" merupakan ensiklopedia penerbangan umum yang berisikan berbagai istilah yang biasa digunakan dalam komunikasi dan percakapan antara para petugas pemandu udara (*air traffic controller*/ATC), pilot, awak kabin, teknisi penerbangan pesawat, hingga petugas darat dan staf maskapai penerbangan.

Garuda Indonesia Donated the "AVIAPEDIA" for Education
As part of its corporate social responsibility (CSR) commitments in the area of education, and especially in the effort to provide education and knowledge on aviation to the general public, Garuda Indonesia has cooperated with a senior journalist, Dudi Sudibyo, in the publication of an encyclopaedia on aviation titled "AVIAPEDIA". The AVIAPEDIA is an encyclopaedia of various aviation terms that are commonly used in the communication and conversation among air traffic controller personnel, pilots, cabin crews, aircraft technicians, ground handling crews and airline staff.

5 Mei

31 Mei

Makassar ditetapkan sebagai Pusat Distribusi Indonesia Bagian Timur

Garuda Indonesia meresmikan kota Makassar sebagai "Pusat Distribusi (*hub*)" untuk wilayah Indonesia Timur. Penetapan Makassar sebagai *hub* Garuda Indonesia merupakan bagian dari program pengembangan jaringan (*network*) dan rute penerbangan Garuda Indonesia khususnya di wilayah timur Indonesia, Penetapan Makassar sebagai *hub* tersebut juga sebagai upaya untuk mendukung program percepatan ekonomi nasional yang dicanangkan oleh pemerintah melalui Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025. Makassar adalah *hub* ketiga Garuda Indonesia setelah Jakarta dan Denpasar.

Makassar Established as a Hub in Eastern Indonesia

Garuda Indonesia officially established its hub in Makassar to serve the Eastern Indonesia regions. The establishment of Makassar as a hub is part of Garuda Indonesia's program of network and route expansion especially in the eastern Indonesia region. The establishment of Makassar as a hub is also intended in support of the Government initiative to facilitate the national economy development through the Masterplan for the Acceleration and Expansion of Economic Development in Indonesia (MP3EI) 2011-2025. Makassar is the third hub for Garuda Indonesia after Jakarta and Denpasar.

6 Juni

1 Juni

Garuda Indonesia Buka Rute Baru

Seiring dengan penetapan Makassar sebagai *hub* untuk wilayah Indonesia Timur, Garuda Indonesia membuka beberapa rute baru dari Makassar untuk semakin memantapkan kota Makassar sebagai kota pusat distribusi. Rute-rute penerbangan tersebut antara lain rute Makassar – Singapura, Makassar – Balikpapan, Balikpapan – Jogjakarta dan Surabaya – Ambon. Selain itu Garuda Indonesia juga menambah frekuensi penerbangannya untuk rute-rute dalam negeri maupun luar negeri.

Garuda Indonesia Opens New Routes

In line with the establishment of Makassar as a hub in the eastern Indonesia region, Garuda Indonesia has inaugurated a number of new routes from Makassar in the capacity as a flight hub. Among the new fligh routes are the Makassar - Singapore, Makassar - Balikpapan, Balikpapan - Yogyakarta and Surabaya - Ambon routes. In addition, Garuda Indonesia also increased its flight frequency in a number of domestic and international routes.

7 Juli

20 Juli

President ICAO Kunjungi Garuda Indonesia

President ICAO Kunjungi Garuda Indonesia President International Civil Aviation Organization (ICAO), Roberto Kobeh Gonzales berkesempatan mengunjungi Garuda Indonesia Training Center (GITC) di Duri Kosambi, Jakarta Barat. Selama kunjungannya di GITC, President ICAO Gonzales didampingi oleh Direktur Utama Garuda Indonesia, Emirsyah Satar dan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Herry Bakti S. Gumay. Kehadiran President ICAO ke Indonesia kali ini adalah merupakan bagian dari rangkaian kunjungan ke negara-negara Asia yang bertujuan untuk mempromosikan perkembangan industri penerbangan Indonesia dalam rangka pencalonan Indonesia sebagai anggota Dewan ICAO periode 2013-2016.

ICAO President Visits Garuda Indonesia

Roberto Kobeh Gonzales, President of the International Civil Aviation Organization (ICAO) visited the Garuda Indonesia Training Center (GITC) facility at Duri Kosambi, West Jakarta. During the visit at GITC, Roberto Kobeh Gonzales was accompanied by Emirsyah Satar, CEO of Garuda Indonesia, and Herry Bakti S. Gumay, the Director General of Air Transportation. The visit by ICAO President to Indonesia is part of a visiting program in several Asian countries to promote Indonesia's progress in aviation, as part of the nomination of Indonesia to become a member of the ICAO Council for the 2013-2016 period.

Peristiwa Penting 2011
2011 Event Highlights

7 Juli

29 Juli

Garuda Indonesia Tanda Tangani Komitmen *Club Loan* dengan Citibank dan UBS

Garuda Indonesia tanda tangani komitmen *Club Loan* secara sirkular dengan 7 bank yaitu Citigroup, UBS, BCA, ICBC, BII, Bank Permata, dan Bank of China. *Club Loan* merupakan kerja sama dalam bentuk perjanjian fasilitas pinjaman yang nantinya akan digunakan untuk tujuan yang umum (*general purposes*) khususnya berkaitan dengan rencana pengembangan (*expansion plan*) Garuda Indonesia dan entitas anaknya.

Garuda Indonesia Sign a Club Loan Deal with Citibank and UBS

Garuda Indonesia signed a circular commitment for a club loan deal with 7 banks comprising Citigroup, UBS, BCA, ICBC, BII, Bank Permata and bank of China. The club loan deal is a cooperation agreement for a loan facility to be used for general purposes and especially those related to the expansion plans of Garuda Indonesia and its subsidiaries.

8 Agustus

3 Agustus

Citilink Luncurkan Business Plan Baru dan Lakukan *Brand Refresh*

Citilink yang merupakan unit Usaha Garuda Indonesia di bidang penerbangan berbiaya murah (*Low Cost Carrier*/LCC mengumumkan *business plan* baru nya dan melaksanakan *brand refresh* serta mengaplikasikan *new livery* pada seluruh armada pesawatnya, untuk menandai datangnya era baru Citilink. Pada tahun 2011 ini Citilink telah mendatangkan sebanyak 3 pesawat A320s baru. Selain itu Citilink juga akan mendatangkan sebanyak 25 pesawat baru A320 mulai tahun 2014 sebagai tindak lanjut kontrak pembelian pesawat baru A320 dengan Airbus.

Citilink Launched a New Business Plan and Brand Refresh

Citilink, a strategic business unit of Garuda Indonesia in the low cost carrier (LCC) business segment, announced its new business plan as well as a brand refresh campaign involving a new livery for all of its fleet of aircraft, marking a new era for Citilink. In 2011 Citilink has taken delivery of 3 new Airbus A320 aircraft. Citilink also has an order for a further 25 new Airbus A320 aircraft to be delivered starting in 2014 as a follow up of its purchase contract with Airbus for new A320 aircraft.

9 September

14 September

Garuda Indonesia Meraih "Annual Report Award" untuk Ketiga Kalinya secara Berturut-Turut

Annual Report Award merupakan kegiatan tahunan yang diselenggarakan oleh Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (Bapepam-LK), Bursa Efek Indonesia (BEI), Bank Indonesia, Kementerian BUMN, Komite Nasional Kebijakan *Governance* (KNKG), Ikatan Akuntan Indonesia (IAI) dan Direktorat Jenderal Pajak Kementerian Keuangan. Garuda Indonesia berhasil menduduki peringkat ke-1 dari 30 peserta untuk kategori "BUMN Non-Keuangan, *Non-Listed*" dengan nilai 77,56, dan berhak mendapatkan penghargaan *Annual Report Award* 2010. Sementara itu, jumlah seluruh peserta *Annual Report Award* 2010 mencapai hingga 191 peserta atau perusahaan dari berbagi bidang/industri.

Garuda Indonesia Recognized with the Annual Report Award for the Third Consecutive Year

The Annual Report award is an annual event organized jointly by the Capital market and Financial Institution Supervisory Agency (Bapepam-LK), the Indonesia Stock Exchange (IDX), Bank Indonesia, the Ministry for State Enterprises, the national Committee on Governance Policies (KNKG), the Indonesia Association of Accountants (IAI) and the Directorate General of Taxes at the Ministry of Finance. Garuda Indonesia is ranked 1st among 30 entries in the 'SOE Non-Financial, Non-Listed' category with a score of 77.57 and won the 2010 Annual Report Award. Participants at the 2010 Annual Report Award numbered 190 companies from a variety of industries or sectors.

10 Oktober

11 Oktober

Garuda Indonesia Luncurkan "Garuda Aromatic Fragrance" dan "The Sound of Indonesia" untuk melengkapi "Garuda Indonesia Experience"

Untuk melengkapi layanan "Garuda Indonesia Experience" yang meliputi rangkaian layanan pada "*pre-journey, pre-flight, in-flight, post-flight,* dan *post- journey*", Garuda Indonesia bersama dengan Addie MS dan Mustika Ratu mengeluarkan dua produk baru khas layanan "Garuda Indonesia Experience" yaitu album "The Sound of Indonesia" yang merupakan kumpulan lagu-lagu daerah dan nasional dari seluruh Indonesia dan "Garuda Aromatic Fragrance" yang merupakan wewangian aromaterapi khusus yang berasal dari hasil campuran antara buah cengkeh dan rempah-rempah lainnya. Acara ini berlangsung di Ritz Carlton – Pacific Place

Garuda Indonesia Launched the "Garuda Aromatic Fragrance" and "The Sound of Indonesia" to complement "Garuda Indonesia Experience"

Complementing the "Garuda Indonesia Experience" service concept involving services during the pre-journey, pre-flight, in-flight, post-flight and post-journey stages, Garuda Indonesia collaborated with Addie MS and Mustika Ratu in launching two new product unique to "Garuda Indonesia Experience". These are the song album "The Sound of Indonesia" featuring ethnical and national songs from throughout Indonesia, and the "Garuda Aromatic Fragrance" featuring the unique scents of a blend between the clove and other spices of Indonesia. The launching took place at Ritz Carlton Hotel - Pacific Place.

20 Oktober

Garuda Indonesia Sambut Pesawat B737 *series* ke-123

Garuda Indonesia menyambut kedatangan pesawat terbaru Boeing 737-800NG ke-48 yang juga merupakan pesawat Boeing 737 seri ke-123 yang telah diserahkan ke Garuda Indonesia dari pabrik pesawat Boeing di Seattle, USA. Kedatangan pesawat Boeing 737-800NG tersebut disambut oleh Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono dan jajaran manajemen Garuda Indonesia di Hanggar 2 Garuda Maintenance Facility – Aero Asia, Cengkareng. Pesawat Boeing 737-800NG baru ini dilengkapi dengan "*State-of-the-art inflight entertainment*" yaitu "Audio & Video on Demand (AVoD)" pada setiap *seat*nya dan dilengkapi dengan teknologi "Boeing Sky Interior" – teknologi terbaru dari Boeing pada pola pencahayaannya.

Garuda Indonesia Welcomes its 123th B737 Aircraft

Garuda Indonesia welcomed its newest 48th Boeing B737-800NG aircarft, which was also the 123th of the series of B737 aircraft that have been delivered to Garuda Indonesia Boeing from its plant in Seattle, USA. The arrival of the B737-800NG is welcomed by Bambang Susantono, Deputy Minister of Transportation, and the Management of Garuda Indonesia at Hangar 2 of the Garuda Maintenance Facility - Aero Asia, Cengkareng. The new B7737-800NG aircraft is equipped with a state-of-the-art in-flight entertainment system comprising a Audio & Video on Demand (AVoD) system i each seat, and also featuring the 'Boeing Sky Interior', the newest technology from Boeing for its lighting system.

26 Oktober

Garuda Indonesia Tanda Tangani MoU dengan 61 Kedutaan Besar

Garuda Indonesia melaksanakan penandatanganan *Memorandum of Understanding* (MoU) dengan 61 kantor kedutaan besar negara sahabat untuk pemanfaatan produk dan layanan Garuda Indonesia. Penandatanganan MoU tersebut dilaksanakan oleh Direktur Utama Garuda Indonesia Emirsyah Satar dan masing-masing Duta Besar negara sahabat di Ballroom Hotel Four Seasons.

Garuda Indonesia Signed MoUs with 61 Embassies

Garuda Indonesia signed a Memorandum of Understanding (MoU) with 61 embassies in Indonesia for the use of Garuda Indonesia's products and services. The signing of the MoUs took place at the Ballroom of the Four Seasons Hotel, between Emirsyah Satar, CEO of Garuda Indonesia, and the respective Ambassador of each of the represented countries.

Peristiwa Penting 2011

2011 Event Highlights

11 November

7 November

Garuda Indonesia Resmikan Logo "*Official Airline* Sea Games XXVI" di Badan Pesawat

Sebagai bagian dari dukungan pelaksanaan SEA Games XXVI 2011, dimana Garuda Indonesia ditunjuk sebagai *Official Airline*, maka Garuda Indonesia meresmikan pemasangan logo *Official Airlines* SEA Games XXVI di badan pesawatnya. Logo Official Airlines SEA Games XXVI tersebut dipasang pada beberapa pesawat B-737-800 Next Generation yang melayani penerbangan di regional dan domestik. Peresmian pemasangan logo Sea Games XXVI tersebut dilaksanakan secara simbolis oleh Direktur Utama Garuda Indonesia, Emirsyah Satar dan Ketua Pelaksana INASOC, Rahmat Gobel di Hanggar 2, Garuda Maintenance Facility (GMF), Cengkareng.

Garuda Indonesia Inaugurated the "Official Airline SEA Games XXVI" Logo on its Aircraft

As part of its support for the SEA Games XXVI 2011 sport event, where Garuda Indonesia has been appointed as the Official Airline, Garuda Indonesia has inaugurated the display of the Official Airline SEA Games XXVI logo on the fuselage of a number of the B737-800 Next generation aircraft serving regional and domestic routes. The display ceremony for the Official Airline SEA Games XXVI logo was officiated symbolically by Emirsyah Satar, CEO of Garuda Indonesia, and Rahmat Gobel, Chairman of the INASOC, at Hangar 2, Garuda Maintenance facility (GMF), Cengkareng.

11 November

Garuda Indonesia dan BCA Menggelar Garuda Indonesia Travel Fair (GATF) 2011

GATF merupakan salah satu *event* nasional terbesar yang diikuti oleh Garuda Indonesia Groups, dan lebih dari 70 *travel agent* & *retailers*, hotel & *resorts*, dan berbagai institusi terkait pariwisata lainnya. Bekerja sama dengan BCA, Garuda Indonesia memberikan program-program menarik. GATF kali ini juga diikuti beberapa mitra binaan Garuda Indonesia dari berbagai daerah seperti pengrajin batik, tenun, gerabah, kerang mutiara, dan kerajinan (*handicraft*) lainnya. GATF 2011 merupakan bentuk dukungan Garuda Indonesia terhadap peningkatan pariwisata Indonesia.

Garuda Indonesia and BCA Organized the Garuda Indonesia Travel Fair (GATF) 2011

The GATF is one of the biggest national event organized by the Garuda Indonesia Group of companies, along with more than 70 travel agent and retailers, hotel and resorts, and other related institutions in the tourism industry. In cooperation with BCA, Garuda Indonesia offers attractive travel programs. Also participating in the 2011 GATF were foster partners of Garuda Indonesia from a variety of regions, such as artisans in batik, ceramics, pearl oysters, and other handicraft producers. The 2011 GATF represents support from Garuda Indonesia towards Indonesia's tourism industry.

13 November

Garuda Indonesia dan CFM Finalisasi Kerja Sama Perawatan Mesin CFM56-7B

Garuda Indonesia dan CFM Internasional melaksanakan kesepakatan kerja sama jangka panjang dalam bidang perawatan mesin CFM56-7B - jenis mesin yang digunakan oleh pesawat Boeing 737-800NG Garuda Indonesia. Kesepakatan tersebut ditandai dengan penandatanganan plakat *Commemorating Agreement* antara Direktur Utama Garuda Indonesia Emirsyah Satar dan Vice President Sales CFM International Kevin McAllister di Dubai - Uni Emirat Arab bersamaan dengan pelaksanaan Dubai *Airshow* di Dubai UEA. Melalui kesepakatan tersebut maka CFM Internasional akan menyediakan layanan perawatan mesin secara komprehensif bagi Garuda Indonesia dengan sistem kontrak *Rate Per Flight Hour* (RPFH) selama 15 tahun.

Garuda Indonesia and CFM Finalized Agreement on CFM56-7B Engine Maintenance

Garuda Indonesia and CFM has reached an agreement for a long-term cooperation in the maintenance of the CFM56-7B engines used in the Boeing B737-800NG aircraft of Garuda Indonesia. The agreement was marked by the signing of a Commemorating Agreement plaque between Emirsyah Satar, CEO of Garuda Indonesia, and Kevin McAllister, Vice President of Sales, CFM International, in Dubai, United Arab Emirates, coinciding with the event of Dubai Airshow in Dubai, UAE. Through this agreement, CFM International will undertake a comprehensive engine maintenance services for Garuda Indonesia based on a Rate Per Flight Hour (RPFH) contract for 15 years.

11 November

13 November

Garuda Indonesia Memilih CFM56-5B dan LEAP – 1A untuk Dukung Operasional A320 Standard dan A320Neo Citilink

Garuda Indonesia telah memilih mesin CFM56-5B dan mesin LEAP-1A untuk mendukung operasional pesawat Citilink jenis A320 dan A320Neo. Pesawat-pesawat tersebut akan masuk ke dalam jajaran armada Citilink pada tahun 2014 hingga 2018. Pemilihan CFM56-5B dan LEAP-1A merupakan keputusan yang tepat mengingat mesin jenis CFM56 merupakan mesin yang handal dan biaya operasionalnya lebih efisien, sehingga dapat semakin meningkatkan kinerja Citilink sebagai maskapai *low cost*. CFM International adalah perusahaan gabungan antara Snecma (Safran Group) dan GE yang merupakan perusahaan kelas dunia penyedia mesin pesawat komersial. Sejak berdiri pada tahun 1974, hingga saat ini CFM telah menyediakan lebih dari 23.000 mesin pesawat bagi lebih dari 500 konsumennya di seluruh dunia.

Garuda Indonesia Choose CFM56-5B and LEAP -1A in Support of the Operations of Citilink's A320 Standard and A320Neo Aircraft

Garuda Indonesia has chosen the CMF56-5B and LEAP - 1A engines for A320 and A320Neo aircraft, respectively, to be operated by Citilink. The respective aircraft will enter Citilink's operational fleet beginning in 2014 until 2018. The choice of the CFM56-5B and LEAP - 1A engines are a good decision in view of the reliability and fuel efficiency of the CFM56 series engines, in support of Citilink performance as a low cost carrier. CFM International is a joint venture company between Snecma (Safran Group) and GE as the world's leaders in aircraft engine manufacturer. Since its establishment in 1974 and up to the present, CFM has supplied more than 23,000 aircraft engines for more than 500 customers throughout the world.

16 November

Peserta Seminar Peran Perempuan KTT ASEAN Kunjungi Desa Tenun Binaan Garuda Indonesia di Sidemen, Karang Asem, Bali

Lebih dari 150 peserta seminar *side event* KTT ASEAN, mengenai "Peran Perempuan: Pemberdayaan Ekonomi Menuju Perkembangan Antar Masyarakat di Kawasan Regional ASEAN" yang berasal dari negara-negara ASEAN dan perkumpulan, lembaga serta organisasi kewanitaan Indonesia melaksanakan kunjungan ke sentra perajin tenun di Desa Sidemen Kabupaten Karang Asem Bali. Pengrajin tenun Desa Sidemen berhasil meningkatkan taraf kehidupan mereka serta menjadi desa yang mandiri – setelah mendapatkan program pembinaan dari Garuda Indonesia.

Participants in the Seminar for Women Rof KTT ASEAN Visited Garuda Indonesia's Weaving Craft Village at Sidemen, Karang Asem, Bali

More than 150 participants of the side event seminar during the ASEAN High Conference on "Women's Role: Economic Empowerment Towards Inter Community Developemtn in the ASEAN Region" from various ASEAN countries as well as organizations and institutions in Indonesia have visited the center for woven textile craft at Desa Sidemen, Kabupaten Karang Asem, Bali. The woven textile artisans from the Sidemen village have managed to improve their economic welfare and being an independent village after participating in a foster program by Garuda Indonesia.

12 Desember

16 Desember

Garuda Indonesia Resmikan Simulator Airbus A330-200 dan Boeing 737-800NG dan Jalin Kerja Sama Pengembangan *Human Capital* dengan GE

Sejalan dengan program pengembangan armada dan pengembangan *human capital* yang dilaksanakan, Garuda Indonesia meresmikan penggunaan dua *flight simulator* generasi paling mutakhir yaitu *simulator* pesawat Airbus A 330-200 dan Boeing 737-800NG. sementara itu, sebagai bagian dari upaya pengembangan *human capital*, pada saat bersamaan Garuda Indonesia juga melaksanakan penandatanganan kerja sama dengan General Electric (GE). Acara peresmian *Simulator* dan penandatanganan kerja sama tersebut di laksanakan di Garuda Indonesia Training Center (GITC) Duri Kosambi. Penggunaan kedua *flight simulator* generasi paling mutakhir tersebut akan semakin melengkapi fasilitas dan infrastruktur Garuda Indonesia Training Center dalam mendukung program Quantum Leap dimana Garuda Indonesia akan mengoperasikan sebanyak 194 pesawat pada tahun 2015 termasuk 25 A330-200 dan 80 B737-800NG.

Garuda Indonesia Inaugurated Simulators for Airbus A330-200 and Boeing 737-800NG Aircraft and Cooperated in Human capital Development with GE

In line with its ongoing fleet expansion and human capital development programs, Garuda Indonesia has inaugurated two of the most recent generation of flight simulators, namely the simulators for Airbus A330-200 and for Boeing B737-800NG aircraft. At the same time, as part of its human capital development efforts, Garuda Indonesia has signed a cooperation agreement with General Electric (GE). The ceremony for the inauguration of the simulators and the signing of the cooperation agreement took place at the Garuda Indonesia Training Center (GITC) facility at Duri Kosambi, Jakarta. The use of the two latest generation flight simulators complements the comprehensive equipment and infrastructure at the GITC facility in support of the Quantum Leap program, whereby Garuda Indonesia will operate a fleet of 194 aircraft in 2015, including 25 A330-200 and 80 B737-800NG aircraft.

18 Desember

Garuda Indonesia dan Ferrari Indonesia Laksanakan *Joy Flight* dan Lelang Amal untuk Anak-anak Kurang Beruntung

Sebagai bentuk kepedulian Garuda Indonesia terhadap anak-anak yang kurang beruntung, Garuda Indonesia bersama Ferrari Indonesia menyelenggarakan *joy flight* (terbang tamasya) dan lelang amal untuk lebih dari 45 anak-anak kurang beruntung dari Yayasan Maria Monique Last Wish dan yatim piatu di sekitar area bandara Soekarno-Hatta, di Garuda Indonesia City Center.

Garuda Indonesia and Ferrari Indonesia Organized Joy Flight and Charity Auction for Less Privileged Children

As a form of empathy for the less privileged children, Garuda Indonesia cooperated with Ferrari Indonesia in organizing a joy flight (recreational flight) as well as a charity auction dedicated to more than 45 less privileged children from the Maria Monique Last Wish Foundation and orphans from areas around the Soekarno-Hatta airport, at the Garuda Indonesia City Center.

Penghargaan
Awards

1 APRESIASI WONDERFUL INDONESIA 2011
dari Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif RI

from the Ministry of Tourism & Creative Economy

2 GOOD CORPORATE GOVERNANCE AWARD 2011
"Indonesia Trusted Companies Based on Investors and Analysts's Assessment Survey"
dari SWA dan IICG

"Indonesia Trusted Companies Based on Investors and Analysts' Assessment Survey" from SWA and IICG

3 GOOD CORPORATE GOVERNANCE AWARD 2011
"Most Trusted Company Based on Corporate Governance Perception Index (CGPI) 2010"
dari SWA dan IICG

"Most Trusted Company Based on Corporate Governance Perception Index 2010" from SWA and IICG

4 GOOD CORPORATE GOVERNANCE AWARD 2011
"Peserta Corporate Governance Perception Index (CGPI) 2010 Terbaik Dalam Tahapan Observasi"
dari SWA dan IICG

"Best Participant of Corporate Governance Perception Index 2010 in Observation" from SWA and IICG

9 20 INDONESIA MOST ADMIRED CEO 2011
Category: Transportation
dari Warta Ekonomi

Category: Transportation from Warta Ekonomi

10 NET PROMOTER CUSTOMER LOYALTY AWARD 2011
"The Net Promoter Score (NPS) Leader Airlines Category"
dari SWA dan Hachiko

"The Net Promoter Score (NPS) Leader Airlines Category" from SWA and Hachiko

11 Awards diterima oleh Citilink Indonesia Travel & Tourism Awards 2011
"Indonesia Leading Low Cost Airline"
dari ITTA Foundation

Indonesia Leading Low Cost Airline" from ITTA Foundation (award received by Citilink)

12 Rekor Indonesia (MURI)
"Maskapai Penerbangan yang Memiliki Penumpang dengan Pengumpulan Flight Mileage terbanyak (2 juta Miles atas nama Rudy Maswi)"
dari Museum Rekor Dunia Indonesia

"The Airline with the Most Flight Mileage Traveler (2 million Miles by Rudy Maswi)" from Museum of World Records Indonesia

5 PENGHARGAAN ANUGERAH PEDULI PENDIDIKAN 2011
"Kategori BUMN/CSR" dari Menteri Pendidikan dan Kebudayaan RI

"State-Owned Enterprise / CSR" Category from Ministry of Education and Culture

6 HONORED MEMBER OF TOP 20 INDONESIA MOST ADMIRED CEO 2011
dari Warta Ekonomi

from Warta Ekonomi

7 INDONESIA TOURISM AWARD 2011
"Penerbangan Layanan Penuh Terfavorit"
dari Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif RI, SWA

"Most Favourite Full Service Airline" from Ministry of Tourism & Creative Economy, SWA

8 ECONOMIC CHALLENGES AWARDS 2011
dari PT Media Televisi Indonesia

from PT Media Televisi Indonesia

13 Rekor Indonesia (MURI)
"Maskapai Penerbangan yang Memiliki Penumpang dengan Pencapaian Frekuensi Penerbangan terbanyak (1.000 kali atas nama Refman Basri)"
dari Museum Rekor Dunia Indonesia

"The Airline with the Most Frequent Flyer (1,000 times by Refman Basri)" from Museum of World Records Indonesia

14 Digital Marketing Award 2011
"Great Performing Website"
dari Survey One dan majalah Marketing

"Great Performing Website" from Survey One and Marketing magazine

15 Indonesian Customer Satisfaction Award (ICSA) 2011
"The Best in Achieving Total Customer Satisfaction"
dari Frontier Consulting Group dan majalah SWA

"The Best in Achieving Total Customer Satisfaction" from Frontier Consulting Group and SWA magazine

16 Indonesia Best Brand Award
"Best Brand Platinum 2011"
dari SWA, MARS Research Specialist

"Best Brand Platinum 2011" from SWA, MARS Research Specialist

Penghargaan
Awards

17 **Indonesia Original Brands**
dari SWA Network

from SWA Network

18 Indonesia Human Capital Study 2011 (IHCS)
"The Best For Human Capital Initiative Culture Development"
dari Business Review

"The Best for Human Capital Initiative Culture Development"
from Business Review

19 Indonesia Human Capital Study 2011 (IHCS)
"The Best CEO Commitment For Human Capital Management"
dari Business Review

"The Best CEO Commitment for Human Capital Management"
from Business Review

20 Indonesia Brand Champion 2011
"The Best Airline"
dari Marketeers dan Markplus Inc.

"The Best Airline"
from Marketeers and Markplus Inc.

25 Annual Report Award 2010
"Juara 1 Kategori BUMN/BUMD Non Keuangan Non Listed "
dari Bapepam-LK,BEI BI, Kementerian BUMN, KNKG, IAI, Dirjen Pajak Kementerian Keuangan RI

"1st Rank - Category SOE/Regional SOE Non-Finance Non-Listed companies"
from Bapepam-LK, IDX, BI, Ministry of SOE, KNKG, Directorate General of Taxes, Ministry of Finance

21 Indonesia Brand Champion 2011
"The Most Popular Airline"
dari Marketeers dan Markplus Inc.

"The Most Popular Airline" from Marketeers and Markplus Inc.

22 Corporate Image Award 2011
"The Best in Building and Managing Corporate Image"
dari Bloomberg Businessweek dan Frontier Consulting

"The Best in Building and Managing Corporate Image" from Bloomberg Businessweek and Frontier Consulting

23 Word of Mouth Marketing Award 2011
"Most #1 Recommended Brand"
dari SWA dan Onbee

"Most #1 Recommended Brand" from SWA and Onbee

24 Service Quality Awards 2011
Category: Domestic Airline Services
dari Carre-Center for Customer Satisfaction & Loyalty

Category: Domestic Airline Services from Carre-Center for Customer Satisfaction & Loyalty

26 Service Quality Awards 2011
Category: International Airline Services
dari Carre-Center for Customer Satisfaction & Loyalty

Category: International Airline Services from Carre-Center for Customer Satisfaction & Loyalty

27 Indonesia Most Favorite Youth Brand 2011
dari Majalah Marketeers dan Markplus Inc.

from Marketeers and Marplus Inc.

28 Top Brand Platinum Award
dari Majalah Marketing dan Frontier

from Marketing magazine and Frontier

29 Top Brand Award 2011
dari Majalah Marketing dan Frontier

from Marketing magazine and Frontier

30 Call Center Award 2011
dari Carre-Center for Customer Satisfaction & Loyalty

from Carre - Center for Customer Satisfaction & Loyalty

31 20 Perusahaan Idaman 2010
dari Warta Ekonomi

20 Most Admired Company 2010 from Warta Ekonomi

32 Crackership Award
dari Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia

from Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia

Visi, Misi, Nilai & Tujuan Perusahaan

Vision, Mission, Corporate Goals & Values

Fly-Hi

eFficient & effective

Insan Garuda Indonesia senantiasa melakukan tugas yang diembannya secara teliti, tepat dan akurat dalam waktu sesingkat mungkin dan tenaga serta biaya seefisien mungkin tanpa mengorbankan kualitas. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menjamin pelanggan memperoleh layanan yang berkualitas.

Garuda Indonesia personnel must work with diligence and accuracy, in the shortest possible time, and show cost- and labor saving efforts, without sacrificing quality, to assure customers of quality services.

Loyalty

Insan Garuda Indonesia dapat melaksanakan setiap tugas yang didelegasikan kepadanya dengan penuh dedikasi, tanggung jawab dan disiplin. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menjamin konsistensi kualitas layanan yang diberikan kepada pelanggan.

Garuda Indonesia personnel must carry out his/her assigned duties with a sense of loyalty, dedication, responsibility and discipline, with a belief that they are united in the effort to ensure consistently high quality service for customers.

Visi Perusahaan
Company Vision

Menjadi perusahaan penerbangan yang handal dengan menawarkan layanan yang berkualitas kepada masyarakat dunia menggunakan keramahan Indonesia.

A strong distinguished airline through providing quality services to serve people and goods around the world with Indonesian hospitality.

Misi Perusahaan
Company Mission

Sebagai perusahaan penerbangan pembawa bendera bangsa (*flag carrier*) Indonesia yang mempromosikan Indonesia kepada dunia guna menunjang pembangunan ekonomi nasional dengan memberikan pelayanan yang profesional.

The flag carrier of Indonesia that promotes Indonesia to the world, supporting national economic development by delivering professional air travel services.

Nilai Perusahaan
Corporate Values

Tata Nilai Perusahaan yang disebut sebagai 'FLY-HI' terdiri dari: eFficient & effective, Loyalty, Customer CentricitY, Honesty & openness, dan Integrity.

Corporate Value called 'FLY-HI' consisting of eFficient & effective, Loyalty, Customer CentricitY, Honesty & openness, and Integrity.

Customer CentricitY

Insan Garuda Indonesia senantiasa penuh perhatian, siap membantu dan melayani. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menempatkan pelanggan sebagai pusat perhatian.

Garuda Indonesia personnel should be attentive and helpful, consistent with Garuda Indonesia's commitment to place the customer as the focus of attention.

Honesty & openness

Insan Garuda Indonesia harus selalu jujur, tulus dan ikhlas dalam menjalankan seluruh aktivitasnya dan melakukan komunikasi dua arah yang jelas dan transparan dengan memperhatikan prinsip kehati-hatian, serta tetap menjaga kerahasiaan. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menjamin keamanan, keselamatan dan kenyamanan pelanggan.

Garuda Indonesia personnel must uphold honesty and sincerity in every aspect of their activities, and promote transparent and clear two-way communication in a confidential manner. With these characteristics, Garuda Indonesia ensures customers will feel secure, safe and comfortable.

Integrity

Insan Garuda Indonesia harus menjaga harkat dan martabat serta menghindarkan diri dari perbuatan tercela yang dapat merusak citra profesi dan perusahaan. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menjamin layanan dan relasinya dengan pelanggan berjalan bersih secara hukum dan moral.

Every Garuda Indonesia personnel must maintain his/her dignity and refrain from any indecency that may tarnish the image of the profession and the Company. Garuda Indonesia assures its customers of ethically and legally clean services and relations.

Keterangan/Notes:
Visi dan Misi telah disetujui oleh Dewan Komisaris dan Direksi
Vision and Mission have been approved by the Board of Commissioners and the Board of Directors

Strategi 2011

2011 Strategy

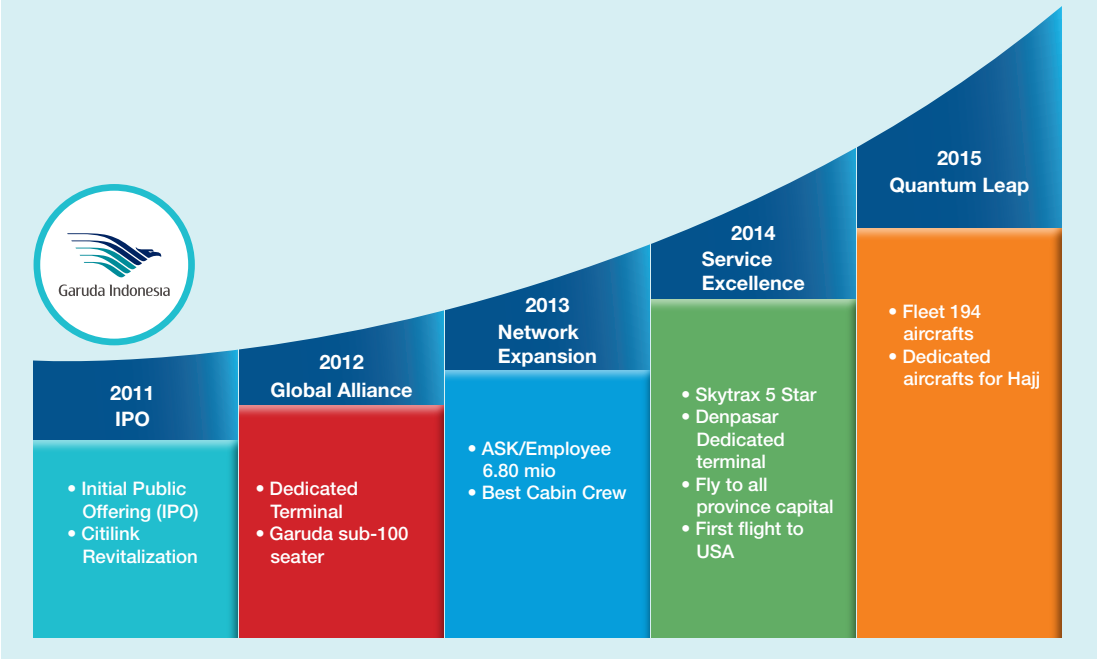
Tahun 2011 atau "tahun IPO" – *Initial Public Offering*, adalah tahun pertama dari rencana kerja jangka panjang Perusahaan tahun 2011 sampai 2015 (strategi Quantum Leap). IPO merupakan penggerak utama proses peningkatan kinerja Perusahaan, baik kinerja operasional maupun kinerja keuangan.

The year 2011 or IPO (Initial Public Offering) year, is the first year of the company's long term business plan for 2011-2015 (Quantum Leap strategy). IPO is the main driver for better performance, both from operational and financial.

Pelaksanaan IPO merupakan salah satu *milestone* pada Rencana Kerja Jangka Panjang Perusahaan 2011-2015 yang ditargetkan pada tahun 2011. Beberapa *milestone* utama lain diantaranya adalah menyelesaikan Cengkareng dan Denpasar sebagai Dedicated Terminal, menjadikan *Cabin Crew* Garuda Indonesia sebagai *Best Cabin Crew*, serta menjadikan Garuda Indonesia sebagai maskapai

The IPO was one of the milestones targeted for the year 2011 as part of the Company's Long Term Business Plan for 2011-2015. Other important milestones were the completion of Cengkareng and Denpasar as Dedicated Terminal, the initiatives to make Garuda Indonesia's cabin crew as the Best Cabin Crew and the effort to make Garuda Indonesia as five star airlines. The IPO process began with the

Strategic Milestones Quantum Leap 2011-2015



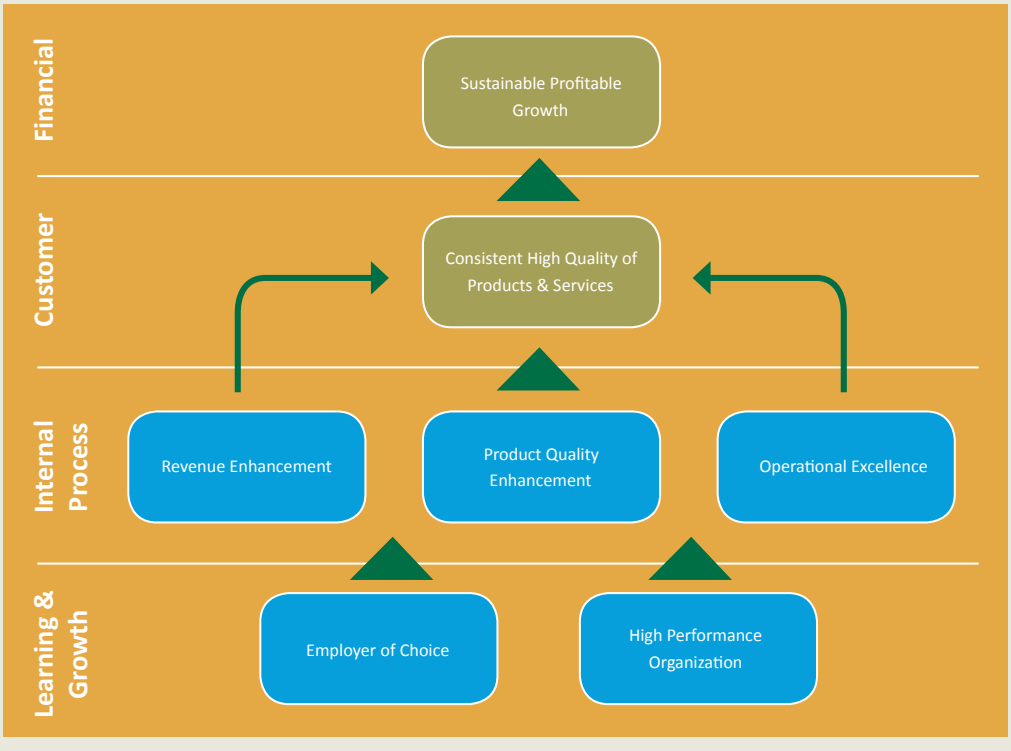
bintang 5. Pelaksanaan IPO, diawali dengan mulai didaftarkannya saham Garuda Indonesia di Bursa Efek Jakarta pada tanggal 11 Februari 2011. IPO ini mencatat sukses dengan kepemilikan publik atas saham Perusahaan tercatat sebesar 27,98% dan Perusahaan memperoleh dana segar sebesar Rp 3,3 triliun untuk menunjang ekspansinya ke depan.

Disamping *milestone* pelaksanaan IPO, untuk mencapai Visi yang sudah ditetapkan, maka pada tahun 2011 perusahaan telah menetapkan beberapa sasaran strategis (*strategic objectives*) yang dikelompokkan kedalam 4 perspektif *Balance Score Card* (BSC) yaitu perspektif Keuangan/ *Financial*, perspektif Pelanggan/*Customer*, perspektif Proses Internal/*Internal Process* dan perspektif Pembelajaran dan Pertumbuhan/*Learning & Growth*. Keterkaitan seluruh sasaran strategis tersebut, dapat dilihat pada peta strategis (*strategic map*). Pendekatan *Balance Score Card* tetap digunakan pada tahun 2011, karena beberapa keuntungan yang diperoleh yaitu:

listing of Garuda Indonesia's shares in the Indonesian Stock Exchange on 11 February 2011. The IPO was a success with public shareholding of the company's shares recorded at 27.98% and the company obtained fresh funds of Rp3.3 trillion to support its future expansion.

In addition to IPO milestone, to achieve its vision, the company has defined some strategic objectives during 2011 which was categorized into 4 perspectives of Balance Score Card (BSC), i.e Financial perspective, Customer Perspective, Internal Process Perspective and Learning & Growth perspective. The interdependence among all strategies can be seen on the strategic map. The balance score card approach was still adopted during 2011 due to its advantages which included:

2011 Strategy



Strategi 2011
2011 Strategy

1. Dapat memberikan gambaran utuh bagaimana strategi pencapaian visi/tujuan perusahaan.
2. Sebagai alat untuk menjamin bahwa visi/ tujuan-tujuan perusahaan didukung oleh setiap individu di perusahaan (mendukung proses penjabaran strategi),
3. Membantu penyusunan indikator kinerja untuk individu, sehingga mendukung sistem manajemen kinerja perusahaan.

Untuk mencapai sasaran strategis perusahaan, maka telah ditetapkan satu set indikator-indikator kinerja yang juga biasa menjadi indikator-indikator utama bisnis *Airline*. Untuk sasaran strategis pada perspektif Keuangan, beberapa indikator yang digunakan adalah *Net profit, Margin per ASK* dan *Subsidiaries Operating Profit*. Untuk sasaran strategis pada perspektif Pelanggan, maka indikator yang digunakan antara lain adalah *On Time Performance* dan *Market Share*. Untuk sasaran-sasaran strategis pada perspektif Proses Internal, indikator yang digunakan adalah *Passenger Load Factor, Cargo Load Factor, Customer Satisfaction Index* serta *Aircraft Utilization*. Sedangkan untuk sasaran-sasaran strategis pada prespektif Pembelajaran dan Pertumbuhan, indikator yang digunakan antara lain adalah *Employee Satisfaction Index* dan ASK/*employee*.

Guna mencapai tujuan strategis perusahaan beserta set indikator pencapaiannya, maka ditetapkan inisiatif-inisiatif pendukungnya. Semua inisiatif pendukung tersebut, ditetapkan dan disusun dengan memperhatikan "7 penggerak utama *(7Drivers)*" pencapaian strategi *Quantum Leap*. Adapun ke 7 penggerak utama beserta penjelasan kondisi terakhirnya adalah sebagai berikut:

1. *Domestic*

Perusahaan mencanangkan untuk terus tumbuh dan mendominasi pasar FSC (*Full Service Carrier)* di Indonesia. Kondisi geografis Indonesia berupa kepulauan dengan kurang lebih 17.000 pulau dimana 6.000 pulau diantaranya berpenghuni, maka satu-satunya alat transportasi yang paling efisien adalah transportasi udara. Dengan total populasi 240 juta penduduk, dimana pertumbuhan kalangan masyarakat kelas menengah ke atas meningkat ditandai dengan naiknya pendapatan per kapita, maka kebutuhan akan layanan transportasi udara akan terus meningkat. Keputusan pemerintah yang telah mencanangkan rencana aksi Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan

1. Ability to provide full picture on the strategy to achieve the company's objective/vision.
2. Serves as a tool to ensure that the company's vision/ objectives are well supported by each individual within the organization (support the learning/description strategy process).
3. Support the preparation of individual performance indicators, hence support the performance management system of the company.

To meet the company's strategic objectives, a set of performance indicators have been determined which has also become the main indicator for airline businesses. Some indicators utilized for strategic objectives on financial perspective are net profit, margin per ASK and subsidiaries' operating profit. Indicators utilized for strategic objective on customer perspective are On Time Performance and Market Share. Indicators utilized for strategic objectives on Internal Process Perspective are Passenger Load Factor, Cargo Load Factor, Customer Satisfaction Index and Aircraft Utilization. Finally, indicators utilized for strategic objectives on Learning and Growth perspective are Employee Satisfaction Index and ASK/ employee.

In order to achieve the company's strategic objectives as well as the pre-determined achievement indicators, supporting initiatives have been established. All supporting initiatives are determined and prepared by considering 7 main drivers of the Quantum Leap accomplishment. These 7 main drivers and their most recent development are as follows:

1. Domestic

The company is committed to grow consistently and dominate the Full Service Carrier market in Indonesia. Considering Indonesia's geographical condition as an archipelago with approximately 17,000 islands, 6,000 of which are inhabited, the only efficient transportation is an air transport. With 240 million people and the growing number of middle and upper class people marked by rising per capita income, the demand for airline services will continuously grow. The government's action plan "Master plan for Economic Growth Acceleration and Expansion 2011-2015" which categorized Indonesia into 6 economic corridors will allow disperse economic growth (not only

7-Drivers

Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025, yang membagi Indonesia ke dalam 6 koridor ekonomi akan membuat pertumbuhan ekonomi semakin menyebar (tidak hanya terpusat di pulau Jawa) dan pada akhirnya semakin meningkatkan kebutuhan akan sarana komunikasi dan transportasi antar koridor. Data dari Departemen Perhubungan menunjukkan penumpang domestik tahun 2009 adalah sebanyak 43,5 juta, 2010 sebanyak 51,8 juta dan 60 juta di tahun 2011, yang berarti terjadi rata-rata pertumbuhan pertahun (CAGR) sebesar 17% dalam 3 tahun terakhir. Pertumbuhan tersebut mampu menopang dan menyumbang 10,7% terhadap pertumbuhan PDB Indonesia yang sebesar 6,5%. Ditambah dengan status *Investment grade* dari Fitch Rating menjelang akhir tahun 2011, Indonesia dipandang sebagai salah satu pusat keuangan yang memiliki pertumbuhan relatif cepat di kawasan Asia. Sebagai satu-satunya penerbangan FSC (*Full Service Carrier*) domestik, Perusahaan berkeyakinan memiliki posisi yang sangat baik untuk dapat mendominasi pasar FSC domestik dan mampu memenuhi permintaan yang terus bertambah untuk penumpang premium, untuk penerbangan langsung ke berbagai destinasi di Indonesia. Per akhir 2011, Garuda Indonesia memiliki 31 destinasi domestik.

2. *International*

Sebagai salah satu pusat keuangan di kawasan Asia serta dikenal dengan keragaman budaya

concentrated in Java island) which will in turn create demand for communication and transportation among corridors. Ministry of Transportation data showed that the domestic passengers reached 43.5 million in 2009, 51.8 million in 2010 and 60 million in 2011, or translated into an average annual growth rate of 17% CAGR for the last 3 years. Such growth supported and contributed 10,7% of the Indonesian GDP growth which recorded at 6.5%. Coupled with Investment Grade status from Fitch Rating toward the end of 2011, Indonesia was considered as one of the financial centers with a relatively faster growth in Asia. As the only domestic Full Service Carrier, the company believes to have a strong position to dominate domestic FSC market and is able to meet the growing demand for premium passengers, for direct flight to various destinations in Indonesia. At the end of 2011, Garuda Indonesia has 31 domestic destinations.

2. International

Being one of financial centers in Asia and known for its cultural diversity and tourism destination,

Strategi 2011
2011 Strategy

dan tujuan wisata, maka akan semakin banyak penumpang internasional tujuan Indonesia baik untuk perjalanan tujuan bisnis maupun perjalanan turis. Di sisi lain, akan semakin banyak penduduk Indonesia yang terbang ke luar negeri baik untuk tujuan bisnis maupun tujuan wisata di luar negeri seiring dengan makin tingginya pendapatan per kapita penduduk Indonesia. Garuda Indonesia berkeyakinan bahwa lalu lintas penerbangan internasional dari/ke Indonesia terbagi secara merata antara penduduk Indonesia yang ke luar negeri dan penduduk luar negeri yang ke Indonesia. Demikian juga potensi untuk menghubungkan kota-kota besar di Asia-Pasifik, seiring dengan pertumbuhan ekonomi di kawasan tersebut yang lebih tinggi dibandingkan dengan di Uni Eropa dan Amerika Serikat. Seiring dengan perbaikan layanan dan produk, selama 3 tahun terakhir GA telah memperoleh pengakuan di pasar Internasional, dimulai dengan 4-*star rating* dari Skytrax (2009), *the World's Most Improved Airline* dalam Skytrax World Airline Awards di Hamburg-Jerman, dan *Asia's Leading Service Quality Airline* dari Lembaga Riset Center for Asia-Pacific Aviation/CAPA (2010) dan terakhir *2011 Best International Airline* dari Lembaga Riset Roy Morgan Australia (2011). Dengan semakin kuatnya pengakuan Internasional atas *brand* Garuda Indonesia, serta secara konsisten meningkatkan kualitas produk dan layanan, maka diyakini Perusahaan akan memiliki posisi yang kuat dibandingkan pesaing sehingga mampu untuk terus meningkatkan jumlah pelanggan internasionalnya. Potensi di pasar internasional juga akan semakin kuat dengan bergabungnya perusahaan ke salah satu aliansi global. Data dari Departemen Perhubungan menunjukkan penumpang internasional tahun 2009 adalah sebanyak 4,9 juta, 2010 sebanyak 6,6 juta dan 8,1 juta di tahun 2011, yang berarti terjadi rata-rata pertumbuhan pertahun (CAGR) sebesar 29% dalam 3 tahun terakhir.

there will be growing number of international passengers visiting Indonesia both for business or tourism purposes. Likewise, there will also be lots of Indonesian people travelling abroad both for business and tourism purposes in line with higher per capita income of Indonesian people. Garuda Indonesia believes that international traffic from/to Indonesia has been distributed evenly between Indonesian people travelling abroad and foreign visitors coming to Indonesia. There is also the potential in passenger traffic among major cities in Asia-Pacific, seeing that the economies in that region have been growing higher than those in the European Union countries and the United States. As a result of improvement in services and products, Garuda Indonesia gained lots of recognition from the international market for the last 3 years, including 4-star rating from Skytrax (2009), the World's Most Improved Airline in Skytrax World Airline Awards at Hamburg-Germany and Asia's Leading Service Quality Airline from Center for Asia Pacific Aviation Research Institute (2010) and 2011 Best International Airline from Roy Morgan Australia Research Institute (2011). With growing international recognition on Garuda Indonesia's brand, and consistent improvement in the quality of product and services, the company believes to have stronger position compared with its competitor hence will be able to continuously increase the number of its international passengers. The company's potential in the international market will also be ameliorated by the company's affiliation into global alliance. Data from Transportation Ministry showed that international passengers reached 4.9 million people in 2009, 6.6 million in 2010 and 8.1 million in 2011, translating into an average annual growth rate (CAGR) of 29% for the last three years.

3. *Low Cost Carier* (LCC)
Data dari Departemen Perhubungan menunjukkan pertumbuhan penumpang domestik rata-rata pertahun (CAGR) sebesar 17% selama 3 tahun terakhir, dimana pasar LCC (*Low Cost Carrier*) bertumbuh sebesar 15%. Untuk menangkap peluang LCC tersebut, Garuda Indonesia telah memiliki SBU Citilink yang beroperasi dengan model bisnis LCC dan melayani penumpang yang sensitif terhadap

3. Low Cost Carrier (LCC)
Data from Ministry of Transportation showed that the growth in the number of domestic passengers reached 17% CAGR for the last three years with the growth of Low Cost Carrier (LCC) was at 15%. In order to grab opportunity in the LCC market, Garuda Indonesia has SBU Citilink which operates under LCC business model and serves passengers who are sensitive

harga dengan *yield* rendah namun volume pasar yang besar. Tim manajemen SBU Citilink terpisah dengan manajemen Garuda Indonesia, karena memang *nature of business* yang sangat berbeda antara FSC dan LCC. Pemisahan tersebut diperlukan agar terjadi pembedaan segmentasi pasar dan melindungi profitabilitas dari Garuda Indonesia. Walaupun Citilink berbeda dengan Garuda Indonesia dalam hal *brand* dan budaya pelayanan, namun Citilink tetap membawa budaya *safety* dan operational *excellence* yang sama dengan Garuda Indonesia. Saat ini Citilink sudah memilih pesawat jenis Airbus A320 untuk memenuhi kebutuhan armada di masa datang. Dengan pemilihan pesawat jenis Airbus A320 ini, maka Citilink sudah memiliki pesawat dengan konfigurasi LCC yang benar dan siap untuk melakukan pengembangan usaha dan bersaing dengan pesaing yang sudah mapan di kawasan ini.

on prices with low yield but higher volume. The management team for Citilink is separated from Garuda Indonesia's management team because of the differences in nature of the business between FSC and LCC. Such separation is required so that there will be differentiation in terms of market segmentation thus preserve Garuda Indonesia's profitability. Even though Citilink is different from Garuda Indonesia in terms of brand and service culture, Citilink still carries out the same safety culture and operational excellence as Garuda Indonesia. Currently Citilink has chosen Airbus A320 to meet the demand for its fleet in the future. With the choice of Airbus A320 aircraft, Citilink has already owned aircraft with the right LCC configuration and is ready to carry out business expansion and compete with the established competitor in this segment.

4. *Fleet*

Perusahaan akan terus melakukan pengembangan armada berdasarkan pertumbuhan dan potensi pasar internasional dan domestik, sekaligus meremajakan dan menyederhanakan tipe pesawat terbang yang digunakan. Agar dapat mengembangkan bisnis di pasar domestik, International dan LCC, maka diperlukan penambahan jumlah armada yang sesuai untuk masing-masing pasar. Selain menambah armada, Garuda Indonesia juga akan menyederhanakan dan meremajakan pesawat agar dapat meningkatkan kualitas pelayanan dan mendukung efisiensi biaya operasi di masa datang. Dengan program peremajaan armada tersebut, diharapkan terjadi efisiensi dalam hal bahan bakar, meminimumkan biaya perawatan pesawat dan mengurangi umur rata-rata pesawat. Di masa datang, Garuda Indonesia akan menyederhanakan armada pesawatnya menjadi Boeing 737-800NG dan Bombardier CRJ1000 NextGen untuk rute jarak pendek & regional, Airbus A330- 200/300 untuk rute jarak menengah, Boeing 777-300ER untuk rute jarak jauh, dan Airbus A320 untuk Citilink. Seiring dengan program pengembangan armada, maka program penambahan kru penerbang dan kru pendukung lainnya juga harus berjalan dengan jumlah proporsional sehingga rasio antara kru per pesawat dapat dijaga dengan baik.

4. Fleet

The company will continuously expand its fleet based on the growth and the potential of international and domestic market as well as consistently rejuvenate and simplify its fleet. To be able to develop business in the domestic, international and LCC market, additional fleet which are consistent with each market is required. Apart from fleet expansion, Garuda Indonesia will also simplify and rejuvenate its fleet to improve the service quality and increase operational cost efficiency in the future. With such rejuvenation, better efficiency in jet fuel consumption is expected as well as lower aircraft maintenance cost and lower average age of its fleet. In the future, Garuda Indonesia will simplify its fleet to become Boeing 737-800NG and Bombardier CRJ1000 NextGen for short and regional haul, Airbus A330-200/300 for medium haul, Boeing 777-300ER for long haul and Airbus A320 for Citilink. Consistent with fleet expansion program, flight and supporting crew also need to grow proportionally so that a suitable ratio of crew per aircraft can be maintained.

Strategi 2011
2011 Strategy

5. *Brand*

Agar dapat bersaing dengan perusahaan lain, Garuda Indonesia harus memiliki Brand yang bisa membedakan antara Garuda Indonesia dengan pesaing. Menjadi bagian dari Indonesia, merupakan hal yang unik bagi Perusahaan dan tidak akan dapat ditiru oleh pesaing. Indonesia yang dikenal dengan keramahtamahan dan keragaman adat serta budayanya merupakan modal utama yang menjadi kekuatan Perusahaan dalam bersaing. Oleh karena itu, Garuda Indonesia telah mendesain suatu konsep yang disebut "Garuda Indonesia Experience", dimana segala yang terbaik dari keramahtamahan dan keragaman budaya Indonesia di transformasikan menjadi konsep produk dan layanan Garuda Indonesia. Dengan memberikan produk dan layanan berbasis kebudayaan dan keramahtamahan Indonesia, penumpang domestik yang bepergian ke luar negeri akan merasakan suasana yang sama seperti di tanah air sendiri selama berada di dalam pesawat GA, sementara bagi penumpang asing, mereka bisa merasakan suasana dan keramahtamahan Indonesia bahkan sebelum mereka tiba di Indonesia.

5. Brand

To be able to compete with other airlines, Garuda Indonesia needs to have brand that can differentiate itself with the competitor. Being part of Indonesia has placed the company in a unique position that cannot easily be copied by competitors. Indonesia is known for its hospitality and diversity in culture and tradition which become the main strength for the company to compete. Therefore, Garuda Indonesia has designed a concept called Garuda Indonesia Experience, whereby all the best of Indonesian hospitality and cultural diversity are transformed into Garuda Indonesia's product and services concept. By offering product and services based on Indonesian culture and hospitality, the local passengers travelling abroad can feel the same ambience as in their home country when they are within Garuda Indonesia's flight, while for foreign visitors, they can feel the ambience and Indonesian hospitality even before they arrived in Indonesia.

6. *Cost Discipline*

Walaupun Garuda Indonesia beroperasi dengan model FSC, namun Garuda Indonesia tetap berfokus pada upaya efisiensi biaya sehingga Garuda Indonesia bisa beroperasi dengan struktur biaya terbaik dibandingkan pesaing dan Garuda Indonesia tetap mampu bertahan dalam persaingan bisnis ke depan. Dengan pengoperasian pesawat-pesawat baru dan mesin pesawat mutakhir, Garuda Indonesia bisa melakukan penghematan dalam hal penggunaan bahan bakar dan biaya perawatan pesawat. Peningkatan utilisasi pesawat per jam per hari juga akan menambah produktivitas aset karena akan menekan proporsi komponen biaya tetap dan memperbesar proporsi komponen biaya variabel. Pemakaian dan pemutakhiran sistem IT untuk pekerjaan *back-office* dan *front-office* juga akan meningkatkan efisiensi biaya serta sistem manajemen pendapatan yang semakin baik.

6. Cost Discipline

Even though Garuda Indonesia operates under FSC model, Garuda Indonesia still focuses on improving cost efficiency so that Garuda Indonesia can operate in the best cost structure compared with its competitors and Garuda Indonesia will still be able to survive amid tightening business competition in the future. With the operation of new fleets and latest technology, Garuda Indonesia can save cost in terms of jet fuel consumption and aircraft maintenance. The increase in aircraft utilization per hour can also improve asset productivity hence can reduce the proportion of fixed cost component and increase the variable cost component. The utilization of latest IT system for back-office and front-office operation will also promote cost efficiency as well as create better revenue management system.

7. *Human Capital*

Perusahaan akan terus berupaya untuk memiliki jumlah dan kualitas sumber daya manusia yang tepat, serta menghargai setiap karyawannya berdasarkan "Meritocracy, Market

7. Human Capital

The company will continuously try to have a right quantity and quality of human capital and to respect all of its employees based on Meritocracy, Market Price and Company's

Price dan Company's Capability" (MMC). Hal terpenting dalam pencapaian kinerja perusahaan saat ini maupun pengembangan bisnis di masa datang adalah dukungan dari pegawai dalam hal jumlah dan kualitas serta kualifikasi yang sesuai dengan kebutuhan. Untuk meningkatkan kemampuan karyawan dalam hal manajemen dan kepemimpinan, Garuda Indonesia telah menjalin kerjasama dengan General Electric (GE). Sementara untuk pemenuhan pilot, Garuda Indonesia telah bekerja sama dengan beberapa sekolah pilot seiring dengan pengembangan armada.

Capability (MMC). The important issue for the company's performance today and in the future is the support from employees both in terms of quantity and quality as well as in terms of qualification. To improve people's competency in management and leadership, Garuda Indonesia has established cooperation with General Electric (GE). Meanwhile to deal with pilot availability, Garuda Indonesia has cooperated with some pilot schools consistent with fleet expansion.

Untuk menyamakan serta memberikan pedoman bagi perilaku seluruh karyawan, maka perusahaan telah menetapkan nilai-nilai kerja perusahaan yang disebut sebagi "Fly-Hi". Nilai-nilai ini disosialisaikan, dimengerti dan diterapkan agar strategi Quantum Leap, seluruh sasaran-sasaran strategis tahunan perusahaan yang ditetapkan, beserta indikator-indikator dan inisiatif-inisiatifnya, dapat dicapai.

To synchronize and to provide guidance for employees' conduct, the company has established corporate values called "Fly-Hi". Such values are socialized, understood and implemented to ensure that Quantum Leap strategy, annual strategic objectives, as well as indicators and initiatives can be achieved.

Nilai perusahaan yang pertama dari Fly-Hi adalah Efficient & Effective. Setiap karyawan perusahaan harus bekerja dengan akurat, hemat dan tepat waktu sehingga memberikan hasil yang berkualitas. Adapun perilaku utamanya adalah cepat, tepat dan akurat serta hemat.

The first corporate value stipulated in Fly-Hi is Efficient & Effective. Garuda Indonesia's personnel must work with accuracy, economical and timely so that they can deliver quality results. The main attitude for this value is fast, precise and accurate as well as economical.

Nilai kedua adalah Loyalty. Setiap karyawan harus menjalankan tugas dengan penuh dedikasi dan tanggung jawab dengan perilaku utama adalah disiplin, bekerja keras dan tuntas.

The second value is Loyalty. Garuda Indonesia's personnel must carry out his/her assigned duties with full dedication and responsibility, the main attitude are discipline, work hard and thorough.

Nilai ketiga adalah Customer Centricity. Setiap karyawan harus melayani dengan tulus dan mengutamakan kepuasan pelanggan. Perilaku utamanya adalah ramah, hangat, bersahabat, tanggap, proaktif, kreatif dan inovatif.

The third value is Customer Centricity. Garuda Indonesia's personnel should be attentive and focus on customer satisfaction. The main attitude for this value is kind, warm, friendly, responsive, proactive, creative and innovative.

Nilai keempat adalah Honesty & Openness. Setiap karyawan harus menjunjung tinggi kejujuran, ketulusan, keterbukaan dengan tetap memperhatikan prinsip kehati-hatian. Adapun perilaku utamanya adalah jujur, tulus, terbuka serta mampu menjaga kerahasiaan perusahaan.

The fourth values are Honesty & Openness. Garuda Indonesia's personnel must uphold Honesty, sincerity and openness yet remain prudent. The main attitude for this value is honest, sincere, open and can hold company's confidentiality.

Nilai kelima adalah Integrity. Setiap karyawan harus menjaga harkat dan martabat serta menghindarkan diri dari perbuatan tercela yang dapat merusak citra profesi dan perusahaan. Perilaku utamanya adalah konsisten dan patuh pada aturan perusahaan.

The fifth value is Integrity. Every Garuda Indonesia's personnel must maintain his/her dignity and refrain from any indecency that may tarnish the image of the profession and the Company. The main attitude for this value is consistent and abide to the company's rules.

Laporan Dewan Komisaris

Report from the Board of Commissioners

"Dengan penerapan strategi yang tepat dan eksekusi yang baik, Perusahaan berhasil memenuhi seluruh target dalam IPO."

"With the proper execution of the right strategy, the Company successfully achieved all its IPO targets."

Hingga akhir periode tahun 2011, perekonomian global secara umum masih diwarnai dengan situasi ketidakpastian. Namun demikian perekonomian Indonesia dapat mencapai pertumbuhan yang cukup mengesankan. Produk Domestik Bruto (PDB) tumbuh sebesar 6,5%, meningkat dibandingkan dengan 6,1% di tahun 2010. Pertumbuhan ini dicapai pada laju inflasi yang rendah yaitu 3,8% dibandingkan tahun sebelumnya yang 7,0%.

Up to the end of 2011, developments in global economies in general were still overshadowed by uncertainties. Nevertheless, Indonesia's economy managed to show quite an impressive growth. Gross Domestic Product (GDP) grew by 6.5%, a higher rate of growth compared to 6.1% in 2010. Such growth was achieved at low inflation level of 3.8% as compared with the previous year at 7.0%.

Hadiyanto
Komisaris Utama
President Commissioner

Sementara itu suku bunga dan nilai tukar juga relatif stabil di tahun lalu, bahkan suku bunga cenderung mengalami penurunan. Suku bunga BI mencapai titik terendahnya yaitu 6% di akhir tahun lalu. Rendahnya suku bunga ini menciptakan iklim yang kondusif bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Pertumbuhan perekonomian yang positif selama periode beberapa tahun terakhir ini telah meningkatkan jumlah masyarakat kelas menengah di Indonesia yang pada gilirannya meningkatkan permintaan terhadap jasa penerbangan. Apabila jumlah penumpang penerbangan Indonesia pada tahun 2007 sekitar 39 juta penumpang, maka pada tahun 2011 telah mencapai sekitar 54 juta penumpang.

Meanwhile, interest rates and currency exchange rates were relatively stable during last year and, in fact, interest rates tended to fall. The benchmark BI Rate reached its lowest level of 6% at the end of last year. Such low interest rates offered favorable support for Indonesia's economic growth.

Positive economic growth over the past few years has expanded the number of middle class population in Indonesia, which in turn increased the demand for airline services. The number of airline passengers in Indonesia grew from only 39 million passengers in 2007 to approximately 54 million passengers in 2011.

Laporan Dewan Komisaris

Report from the Board of Commissioners

Penilaian Terhadap Kinerja Direksi

Sejalan dengan peningkatan perekonomian Indonesia dan berbagai potensi yang timbul, maka dalam upaya menjadikan Garuda Indonesia perusahaan penerbangan yang mampu bersaing dalam industri penerbangan global ke depan, Perusahaan perlu terus melaksanakan upaya-upaya dan langkah perbaikan serta pengembangan di seluruh aspek kegiatan perusahaan.

Dalam kaitan tersebut, Komisaris menyampaikan apreasiasi dan penghargaan kepada Manajemen atas program transformasi yang terus dilaksanakan sehingga perusahaan mampu meningkatkan kualitas pelayanan, mengembangkan jumlah armada dan usia pesawat yang semakin muda, meningkatkan produktivitas karyawan dan mengembangkan budaya perusahaan menjadi lebih baik.

Secara khusus, Komisaris menyampaikan apresiasi atas keberhasilan perusahaan melaksanakan penawaran umum perdana saham (IPO) yang akan memberikan landasan yang lebih kuat bagi rencana pengembangan perusahaan ke depan.

Penawaran umum perdana saham (IPO) yang dilaksanakan pada bulan Februari 2011 dapat berjalan baik dan perusahaan berhasil memperoleh dana segar sebesar Rp 3,3 triliun. Pelaksanaan penawaran perdana saham tersebut juga sekaligus dimanfaatkan untuk melepas kepemilikan Bank Mandiri atas saham perusahaan sebesar Rp 1,4 triliun kepada publik. Kepemilikan Bank Mandiri atas saham perusahaan ini merupakan bagian dari restrukturisasi hutang yang berhasil diselesaikan di tahun 2010. Dengan suksesnya penawaran umum perdana saham perusahaan, struktur permodalan perusahaan menjadi lebih kuat yang dapat menunjang rencana ekspansi perusahaan di masa datang.

Faktor-faktor perekonomian yang kondusif, keberhasilan perusahaan melakukan IPO, penyusunan strategi yang tepat dan eksekusi yang baik membuat Perusahaan berhasil membukukan kinerja yang baik di tahun 2011, Perusahaan berhasil memenuhi seluruh target yang ditetapkan dalam IPO perusahaan. Garuda Indonesia berhasil mencatatkan Laba bersih sebesar Rp 808,7 miliar di tahun 2011, dan laba komprehensif sebesar Rp 858,8 miliar.

Komite Dewan Komisaris

Selama tahun 2011, Dewan Komisaris melihat komitmen Direksi yang kuat dalam melaksanakan tata kelola perusahaan yang baik (Good Corporate Governance/GCG), termasuk di dalamnya dukungan Direksi terhadap Komite-komite yang berada di bawah Dewan Komisaris, yaitu Komite Audit, Komite Kebijakan

Assessment on Directors' Performance

In line with the growth in Indonesia's economy and the opportunities it presented, Garuda Indonesia have to continue with improvement and development initiatives in all aspects of the Company's activities in order to be able to compete in the global airline industry in the future.

In that regards, the Board of Commissioners extended their appreciation and gratitude to the Management for the transformation that has been consistently carried out to date, enabling the Company to improve its service quality, expand its fleet and reduce the average age of its aircraft, enhance employees' productivity and strengthen its corporate culture.

Specifically, the Board of Commissioners extended their appreciation on the Company's success in conducting its initial public offering (IPO) which has provided a stronger foundation for the Company's expansion in the future.

The IPO was successfully carried out in February 2011, obtaining Rp 3.3 trillion in fresh funds for the Company. The IPO was also aimed to divest Bank Mandiri's ownership in the Company, which amounted to Rp 1.4 trillion, to the public. The ownership of Bank Mandiri on this Company was itself part of the debt restructuring process that was successfully completed in 2010. With the success of the company's IPO, the Company's capital structure has been considerably improved, and hence can support the Company's expansion plans in the future.

The favorable economic condition, the success in conducting the IPO, the solid strategy and strong execution capability, all enabled the Company to achieve excellent performance in 2011. The Company was able to meet all the targets set during its IPO. Garuda Indonesia posted a net profit of Rp 808.7 billion in 2011 as well as comprehensive income of Rp 858.8 billion.

BOC Committees

During 2011, the Board of Commissioner acknowledged a strong commitment from the Board of Directors in regards Good Corporate Governance, including the support given by the Board of Directors to the committees under the Board of Commissioners, namely the Audit Committee, the Corporate Governance

Corporate Governance, Komite Kebijakan Risiko serta Komite Remunerasi dan Nominasi. Seluruh komite ini telah menjalankan tugasnya dengan baik di tahun 2011. Selain itu penerapan Whistle Blowing System juga sudah dilakukan di tahun 2011.

Dengan berubahnya status perusahaan menjadi perusahaan terbuka di tahun 2011, maka tata kelola perusahaan juga akan menjadi lebih baik seiring dengan peningkatan transparansi yang dilakukan oleh perusahaan. Seiring dengan hal tersebut, maka Dewan Komisaris akan meningkatkan peran pengawasan dan peran Komite-komite di bawah Dewan Komisaris dalam memelihara kepercayaan Pemegang Saham dan para pemangku kepentingan pada umumnya.

Pandangan atas Prospek Usaha Perusahaan

Melihat pada kinerja dan kemajuan yang berhasil dicapai di tahun 2011, Garuda Indonesia memiliki prospek yang cukup baik untuk merealisasikan target-target dalam strategi Quantum Leap 2015.

Namun demikian, melihat kepada kompleksitas pengelolaan perusahaan penerbangan yang sangat tinggi dewasa ini, dimana faktor eksternal sangat berpengaruh kepada kinerja Perusahaan, seperti kenaikan harga bahan bakar, kompetisi yang semakin ketat, penerapan kebijakan Open Sky, maka kami akan meningkatkan pengawasan agar pada tahun 2012 Perusahaan dapat tetap meningkatkan kinerja keuangan, meningkatkan *market share*; baik domestik maupun internasional, dan meningkatkan kinerja SBU dan anak Perusahaan, sehingga dapat memberikan kontribusi yang positif bagi Perusahaan.

Akhirnya, atas nama Dewan Komisaris, saya hendak mengucapkan terima kasih kepada Pemegang Saham atas segenap dukungan yang diberikan, dan kepada Manajemen dan seluruh Karyawan atas kerja keras sehingga Perusahaan dapat membukukan kinerja yang solid di tahun 2011,

Penghargaan juga kami sampaikan kepada segenap Pelanggan, Mitra Kerja dan Mitra Usaha Garuda Indonesia mengingat segenap pencapaian Garuda Indonesia pada tahun 2011 juga tidak terlepas dari peran dan kontribusi yang telah diberikan.

Policy Committee, the Risk Policy Committee, and the Remuneration and Nomination Committee. All committees have performed their role well during 2011. Moreover, the implementation of Whistle Blowing System has also been carried out during 2011.

With a change in the Company's status to a publicly listed company in 2011, corporate governance is expected to improve further in line with increased transparency of the Company. Accordingly, the Board of Commissioners intends to strengthen its supervisory role as well as the role of Committees under the Board of Commissioners to maintain trust from the shareholders and other stakeholders.

Opinion on Company Prospects

In view of the performance and progress made in 2011, Garuda Indonesia has good prospects of achieving its objectives in the Quantum Leap 2015 strategy.

However, considering the highly complex nature of an airline business today, whereby external factors such as increases in aviation fuel price, heightened competition, implementation of Open Sky policy could influence the Company's performance to a large degree, the Board of Commissioners intend to strengthen our supervisory role so that the Company will still be able to improve its financial performance, expand its market share in both domestic and international segments, as well as enhance the performance of its SBU and subsidiaries to give positive contribution to the Company.

In closing, on behalf of the Board of Commissioners, I would like to express my appreciation to the shareholders for all the support and to the management and employees of Garuda Indonesia for the hard work that had enabled the Company to achieve a solid performance in 2011.

We would also like to appreciate all our customers, business partners and colleagues of Garuda Indonesia for their contributions to the Company's performance in 2011.

Hadiyanto
Komisaris Utama
President Commissioner

Laporan Dewan Komisaris

Report from the Board of Commissioners

Dari kiri ke kanan:
From left to right:

Abdulgani
Komisaris Independen
Independent Commissioner

Wendy Aritenang
Komisaris
Commissioner

Hadiyanto
Komisaris Utama
President Commissioner

Sahala Lumban Gaol
Komisaris
Commissioner

Adi Rahman Adiwoso
Komisaris Independen
Independent Commissioner

Laporan Direksi

Report from the Board of Directors

"Keberhasilan perusahaan melaksanakan penawaran umum perdana saham (*initial public offering*/ IPO) dan tumbuhnya persepsi positif masyarakat terhadap Garuda Indonesia telah mendukung pencapaian dan pertumbuhan usaha."

"The Company's success in conducting its initial public offering and the establishment of positive perception from the public towards Garuda Indonesia has supported business achievements and growth."

Tahun 2011 merupakan tahun yang penting sejalan dengan pengembangan yang terus dilaksanakan Garuda Indonesia. Tahun ini Garuda Indonesia berhasil menjadi Perusahaan publik melalui pencatatan saham Perusahaan di Bursa Efek Indonesia pada bulan Februari 2011. Keberhasilan Perusahaan melaksanakan penawaran umum perdana saham (IPO) dengan meraih dana segar sebesar Rp 3,3 triliun telah memberikan landasan yang lebih kuat bagi perusahaan untuk melaksanakan pengembangan ke depan serta menumbuhkan persepsi umum yang positif terhadap Perusahaan.

The year 2011 was an important year for Garuda Indonesia in line with its continuous business development. In that year, Garuda Indonesia became a public company through the listing of its shares in the Indonesia Stock Exchange in February 2011. The Company's success in conducting its Initial Public Offering, raising Rp 3.3 trillion of fresh funds in the process, has formed a strong foundation for the Company to grow and also created a more positive public perception on the Company.

Emirsyah Satar
Direktur Utama
President & CEO

Dengan menjadi Perusahaan publik, maka Garuda Indonesia harus menjadi lebih efisien, lebih transparan, dan lebih akuntabel. Tumbuhnya persepsi positif terhadap Perusahaan, juga memiliki arti penting sejalan dengan pengembangan yang dilaksanakan Perusahaan.

Kinerja Perusahaan di 2011

Menyusul keberhasilan Perusahaan dalam melaksanakan IPO dan sejalan dengan pelaksanaan program *Quantum Leap*, Garuda Indonesia berhasil mencapai peningkatan kinerja yang sangat baik pada tahun 2011.

Pada aspek keuangan, kami berhasil memenuhi seluruh target yang ditetapkan dalam IPO dan mencatat peningkatan di hampir seluruh indikator keuangan. Perusahaan berhasil meraih pendapatan sebesar

As a publicly listed company, Garuda Indonesia has to become more efficient, more transparent and more accountable. The growing positive public perception towards the Company is also an important factor in the ongoing development of the Company.

Company Performance in 2011

Following the Company's success in conducting its IPO and in line with the implementation of Quantum Leap program, Garuda Indonesia was able to record a strong performance improvement in 2011.

Financially, we were able to meet all targets determined during the IPO and recorded an increase in almost all financial indicators. The Company was able to achieve revenues of Rp 27.2 trillion, an increase of 39% from

Laporan Direksi

Report from the Board of Directors

Rp 27,2 triliun, meningkat sebesar 39% dibanding pendapatan periode tahun 2010 yang sebesar Rp 19,5 triliun. Laba bersih dan laba komprehensif tercatat masing-masing sebesar Rp 808,7 miliar dan Rp 858,8 miliar, pada tahun 2011.

Rp 19.5 trillion recorded in 2010. Furthermore, the Company was able to book net profit of Rp 808.7 billion and comprehensive income of Rp 858.8 billion, in 2011.

Peningkatan ini merupakan suatu pencapaian tersendiri di tengah kencenderungan harga bahan bakar yang tinggi dan kondisi perekonomian global yang masih diliputi ketidakpastian.

This was quite an achievement amidst current trends of high fuel prices as well as uncertainties in the global economic condition.

Berkaitan dengan pengembangan armada dan ekspansi yang dilaksanakan, Garuda Indonesia pada tahun 2011 menerima 14 pesawat baru terdiri dari 2 pesawat Airbus A330-200 dan 9 pesawat Boeing 737-800 Next Generation, serta 3 pesawat Airbus A320 untuk Citilink, sehingga total pesawat per 31 Desember 2011 adalah sebanyak 87 pesawat. Dengan kedatangan pesawat-pesawat baru tersebut, rata-rata usia pesawat mengalami penurunan dari 8,1 tahun menjadi 6,5 tahun. Mengingat pesawat-pesawat baru tersebut didukung oleh teknologi mutakhir dan lebih hemat bahan bakar, maka hal ini akan menciptakan efisiensi di tahun-tahun mendatang.

In line with overall business development and the fleet expansion program, Garuda Indonesia in 2011 received the delivery of 14 new aircraft, consisting of 2 Airbus A330-200 aircraft, 9 Boeing 737-800 Next Generation aircraft, as well as 3 Airbus A320 aircraft for Citilink. This brought our total fleet to 87 aircraft as of 31 December 2011. The new aircraft reduced the average age of Garuda Indonesia's fleet from 8.1 years previously to 6.5 years. Considering that these new aircraft are supported by the latest technology and are more efficient in terms of fuel usage, higher efficiency will be created in the forthcoming years.

Di sisi komersial, kami terus melakukan pengembangan rute dan *network* penerbangan, baik di sektor domestik maupun internasional. Di tahun 2011, kami membuka 8 rute penerbangan baru dan meresmikan Makassar sebagai hub ketiga setelah Jakarta dan Denpasar, yang menghubungkan 15 kota di Sulawesi, Maluku, Papua dan Singapura. Ke depan penerbangan dari *hub-hub* Garuda Indonesia ke kota-kota lain akan kami laksanakan dengan pesawat *sub-100 seater*, Bombardier CRJ1000 NextGen.

In the commercial aspect, we continuously expanded our flight route network for both domestic and international flights. During 2011, we opened 8 new routes and established Makassar as our third hub airport, after Jakarta and Denpasar, which connected 15 cities in Sulawesi, Maluku, Papua and Singapore. In the future, flights from Garuda Indonesia's hubs to other cities will be served by the new sub-100 seater, Bombardier CRJ1000 NextGen aircraft.

Melalui ekspansi armada, peningkatan rute dan frekuensi penerbangan, serta penerapan strategi harga yang tepat, Perusahaan berhasil membukukan kenaikan jumlah penumpang sebesar 35,6% menjadi 15,5 juta untuk penerbangan *mainbrand*, dan Citilink sebesar 42% menjadi 1,6 juta.

Through fleet expansion, additional routes and increased flight frequency as well as the adoption of appropriate pricing strategy, the Company was able to record an increase in the number of passengers by 35.6% to 15.5 million for mainbrand flight and by 42% for Citilink to 1.6 million.

Dalam aspek pelayanan, kami menyempurnakan layanan "*Garuda Indonesia Experience*" dengan memperkenalkan "*the Sound of Indonesia*" yang merupakan kumpulan lagu-lagu daerah dan tradisional terkenal dari berbagai penjuru Indonesia yang diaransemen ulang oleh salah satu musisi kenamaan Indonesia untuk diperdengarkan selama penerbangan Garuda Indonesia maupun di sentra-sentra pelayanan Garuda Indonesia.

Service wise, we completed the 'Garuda Indonesia Experience' service concept by the launching of 'Sound of Indonesia', a compilation of popular traditional and folk songs from all over Indonesia that was rearranged by a well-known Indonesian musician. These Indonesian songs will be played during flight as well as at Garuda Indonesia's service outlets.

Disamping itu kami juga mengembangkan wewangian aromaterapi khusus dari rempah-rempah tradisional khas Indonesia yang kami namakan "*Garuda Aromatic Fragrance*". Aromaterapi khas Indonesia ini melengkapi unsur layanan "*Garuda Indonesia Experience*" lainnya.

Kami juga menetapkan tujuh aspek sebagai "*drivers*" yang mendukung pencapaian program *Quantum Leap* yang meliputi: memperkuat dominasi di pasar domestik, memanfaatkan potensi penerbangan internasional, mengembangkan Citilink untuk meraih pasar *Low Cost Carrier* (LCC), mengembangkan dan memodernisasi armada, memperkuat *Brand* dengan peningkatan produk dan layanan, *Cost Discipline* dengan meningkatkan efisiensi dan struktur biaya, dan mengembangkan *Human Capital* sehingga tercapai kondisi "*right quality and right quantity*".

Untuk mendukung pelaksanaan transformasi bisnis, kami juga terus mendorong terbangunnya budaya Perusahaan, Fly Hi, dengan dilandasi semangat "One Team, One Spirit, One Goal."

Kinerja Entitas Anak & SBU

Seiring dengan pertumbuhan kinerja Garuda Indonesia, maka Entitas Anak dan Strategic Business Unit/SBU juga mencatat kinerja yang baik di tahun 2011. Namun demikian, kami menyadari bahwa kinerja Entitas Anak dan Strategic Business Unit masih akan dapat terus kami tingkatkan di masa-masa mendatang agar mandiri dan mampu menggarap potensi pasar di luar Garuda Indonesia. Peningkatan kinerja Entitas Anak dan Strategic Business Unit pada gilirannya akan meningkatkan pencapaian kinerja keuangan Garuda Indonesia.

Pada tahun 2011 kami juga menetapkan strategi pengembangan baru bagi Citilink, antara lain dengan melaksanakan *brand refresh* Citilink dan menetapkan *business plan* baru.

Melalui peluncuran *business plan* baru, pengembangan armada serta pelaksanaan *brand refresh* tersebut, Citilink siap menyambut persaingan pasar LCC di domestik dan regional yang pertumbuhannya sangat pesat dalam beberapa tahun terakhir.

Keberhasilan Garuda Indonesia dalam menjalankan transformasi bisnis telah mendapatkan pengakuan baik dalam skala nasional maupun internasional, diantaranya Annual Report Award , Good Corporate Governance (GCG) Awards, Indonesia Human Capital Study 2011, Corporate Image Award, Indonesia Most Admired

In addition, we also introduced "Garuda Aromatic Fragrance", a special aromatherapy fragrance from Indonesia's spices. This special Indonesian aromatherapy completed the whole array of 'Garuda Indonesia Experience' service concept.

We have also defined the 'Seven Drivers' to support our steps towards Quantum Leap. This includes strengthening our domination in the domestic market, leveraging on potential international flight, developing Citilink to tap on the Low Cost Carrier (LCC) market, developing and modernizing our fleet, strengthening our brand through better products and services, promoting cost discipline by improving efficiency and cost structure as well as developing our human capital to ensure the availability of people in the right quality and right quantity.

To support the business transformation, we continuously promoted our corporate culture, Fly Hi, based on the spirit of "One Team, One Spirit, One Goal" within the organization.

Performance of Subsidiaries & SBU

In line with the performance of Garuda Indonesia, the subsidiaries and Strategic Business Units (SBUs) also posted solid performance during 2011. However, we are aware that this performance can be continuously improved by encouraging them to be more independent and allowing them to explore other markets outside Garuda Indonesia. Improvement in the performance of subsidiaries and SBUs will in turn support the financial performance of Garuda Indonesia.

In 2011 we also established new development strategy for Citilink, which included a brand refresh initiative and a new business plan.

Through the introduction of new business plan, fleet expansion and brand refresh, Citilink is ready to compete both in the domestic and regional LCC market which have been growing rapidly in the past few years.

The success of Garuda Indonesia in transforming its business has been widely recognized in both domestic and global markets as reflected on the various awards received like Annual Report Award, Good Corporate Governance (GCG) Awards, Indonesia Human Capital Study 2011, Corporate Image Award, Indonesia Most

Laporan Direksi
Report from the Board of Directors

CEO 2011, Digital Marketing Award, Customer Loyalty Award, Service Quality Award, Best Brand Award 2011 , dan Call Center Award.

Tata Kelola Perusahaan
Sebagai bagian dari Tata Kelola Perusahaan yang Baik, di tahun 2011 Perusahaan menerbitkan buku "Pedoman Etika Perilaku (*Code of Conduct*)" yang di antaranya memuat etika perilaku yang terkait dengan pemberian maupun penerimaan hadiah (gratifikasi), dan donasi. Selaras dengan etika perilaku tersebut, Perusahaan menandatangani kerja sama sistem pengendalian gratifikasi dengan Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK). Sistem pengendalian gratifikasi ini ditetapkan dalam rangka mendukung internalisasi budaya kerja yang bersih, transparan dan profesional, sejalan dengan perkembangan Perusahaan yang telah menjadi Perusahaan publik.

Untuk memperkuat penegakan etika perilaku, Perusahaan juga meluncurkan *Whistle Blowing System* di tahun 2011. Melalui sistem ini Perusahaan mengembangkan transparansi dan integritas insan Garuda Indonesia melalui "sistem pelaporan" yang melembaga di dalam Perusahaan.

Melalui peningkatan penerapan *good corporate governance* di Perusahaan, maka Garuda Indonesia dinilai dalam kategori "sangat baik" sesuai hasil penilaian *good corporate governance* yang dilakukan pada tahun 2011 oleh Assessor independen.

Pada tahun 2011 Garuda Indonesia juga mengikuti hasil riset pemeringkatan implementasi *good corporate governance* yang diselenggarakan oleh The Indonesian Institute for Corporate Governance (IICG), dengan tema "GCG dalam Perspektif Etika", Garuda Indonesia meraih tiga penghargaan sebagai Most Trusted Company based on Corporate Governance Perception Index (CGPI) 2010, Indonesia Trusted Companies based on Investors and Analysis Assessment Survey, dan sebagai peserta CGPI 2010 terbaik dalam tahap observasi.

Perubahan Komposisi Direksi
Pada tahun 2011, Garuda Indonesia melakukan beberapa perubahan terhadap struktur organisasinya agar dapat lebih fokus dan efektif dalam pencapaian target-target Perusahaan. Perubahan struktur ini menyebabkan adanya penyesuaian posisi jabatan Direktur, yaitu Ibu Achirina yang sebelumnya adalah Direktur Sumber Daya Manusia & Umum kini menjabat

Admired CEO 2011, Digital Marketing Award, Customer Loyalty Award, Service Quality Award, Best Brand Award 2011, and Call Center Award.

Good Corporate Governance
As part of the Good Corporate Governance implementation, the Company issued "Code of Conduct" reference book which discussed the code of conduct related to the provision and acceptance of gifts (gratuities) and donation. In line with such code of conduct, the Company signed a cooperation on gratuity control system with the Corruption Eradication Commission (KPK). Such gratuity control system is established to support a clean, transparent and professional corporate culture, in alignment with the Company's continuing development as a publicly listed company.

To support the enforcement of code of conduct, the Company has also introduced the Whistle Blowing System in 2011. Through this system, the Company promoted more transparency and higher staff integrity through an institutionalized company-wide reporting system.

Through improvements in the implementation of good corporate governance, Garuda Indonesia received a "excellent" rating based on a good corporate governance evaluation completed in 2011 by an independent assessor.

In 2011, Garuda Indonesia has also participated in the good corporate governance implementation rating conducted by the Indonesian Institute for Corporate Governance (IICG) with the theme "GCG from Ethical Perspective". Garuda Indonesia was awarded the Most Trusted Company based on Corporate Governance Perception Index (CGPI) 2010, Indonesia Trusted Companies based on Investors and Analysis Assessment Survey and the best CGPI 2010 participant in the observation category.

Changes in the Board of Directors
In 2011, Garuda Indonesia undertook an organization restructuring to enable higher focus and effectiveness in achieving the Company's objectives. The new structure caused some changes to the positions of Board of Directors, namely Ms. Achirina, formerly EVP Human Capital and Corporate Affairs, now is EVP Strategy, Business Development & Risk Management, while

Direktur Strategi, Pengembangan Bisnis & Manajemen Risiko, dan Bapak Hadinoto Soedigno, sebelumnya Direktur Teknik, kini menjabat Direktur Teknik & Pengelolaan Armada.

Mr. Hadinoto Soedigno, formerly EVP Engineering & Maintenance Services, now is EVP Maintenance & Fleet Management.

Prospek Tahun 2012

Sejalan dengan program *Quantum Leap* yang kami laksanakan, Garuda Indonesia menetapkan tahun 2012 sebagai tahun *global alliance*, dimana mulai tahun 2012 Garuda Indonesia akan (mulai) menjadi *global player*, dan untuk dapat menjadi *global player* perlu didukung oleh *world class product and service* serta *business process*, *technology* dan *world class human capital*.

Corporate actions yang akan kami laksanakan pada tahun 2012 adalah melaksanakan Kuasi Reorganisasi, *Spinoff* Citilink menjadi Perusahaan mandiri, meresmikan Medan sebagai hub ke-4, mengoperasikan pesawat sub-100 seater Bombardier CRJ1000 NextGen dan mengembangkan terminal khusus (*dedicated terminal*) di Bandara Surabaya.

Dalam kaitan dengan rencana pencapaian Perusahaan di tahun 2012, salah satu aspek yang perlu mendapatkan perhatian adalah perkembangan situasi perekonomian global dan pengaruhnya terhadap harga bahan bakar yang merupakan salah satu komponen terbesar dalam pelaksanaan kegiatan operasional penerbangan.

Akhirnya, kami menyampaikan terima kasih dan penghargaan kepada seluruh karyawan atas kerja keras dan dedikasinya sehingga Garuda Indonesia dapat mencapai perbaikan dan peningkatan kinerja yang cukup signifikan di tahun 2011.

Kami juga menyampaikan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada Pemegang Saham atas segala dukungan yang diberikan, sehingga Perusahaan dapat terus melakukan pengembangan di tahun 2011. Penghargaan juga kami sampaikan kepada para pelanggan, mitra usaha, mitra kerja, dan pemangku kepentingan lain atas kerja sama dan dukungan yang telah diberikan kepada Garuda Indonesia.

Outlook for 2012

In line with the implementation of the Quantum Leap program, Garuda Indonesia has determined the year 2012 as the year of global alliance, whereas starting in 2012, Garuda Indonesia will start to become a global player. In order to achieve this objective, the Company needs to be supported by world class products and services, business process, technology and human capital.

Our planned corporate actions in 2012 include a quasi reorganization, the spin off of Citilink to become an independent entity, the establishment of Medan as the fourth hub, the operation of sub-100 seater Bombardier CRJ1000 NextGen aircraft, and the development of a dedicated terminal in Surabaya airport.

In regards the planned achievement of the Company's objectives in 2012, one of the crucial aspects to be monitored is the development in global economic condition and its impact to aviation fuel prices as a major component of our operational expenses.

Finally, we extend our appreciation to all employees for their hard work and dedication which has enabled Garuda Indonesia to achieve a strong performance during 2011.

We also would like to express our gratitude and appreciation to shareholders for their support so that the Company could continue its development initiatives during 2011. Our appreciation is also given to our customers, business partners and other stakeholders for their cooperation and support to Garuda Indonesia.

Emirsyah Satar
Direktur Utama
President & CEO

Laporan Direksi

Report from the Board of Directors

Dari kiri ke kanan:
From left to right:

Elisa Lumbantoruan
Direktur Keuangan
EVP Finance

Achirina
Direktur Strategi, Pengembangan Bisnis & Manajemen Risiko
EVP Strategy, Business Development & Risk Management

Emirsyah Satar
Direktur Utama
President & CEO

Agus Priyanto
Direktur Niaga
EVP Commercial

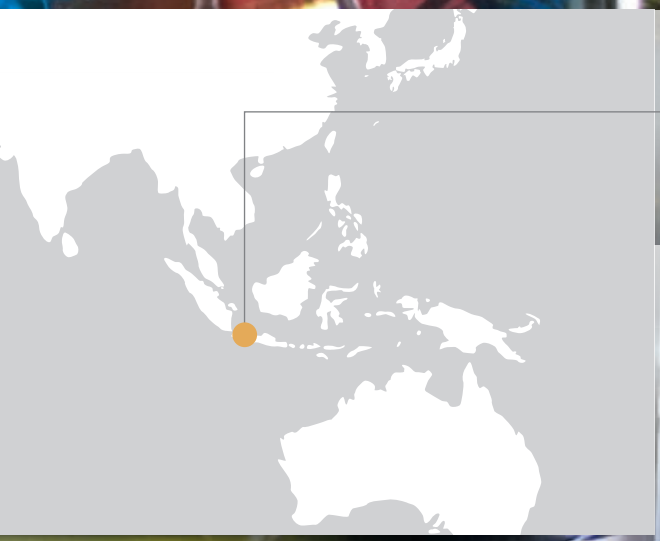
Hadinoto Soedigno
Direktur Teknik & Pengelolaan Armada
EVP Maintenance & Fleet Management

Ari Sapari
Direktur Operasi
EVP Operations

Analisa & Pembahasan Manajemen atas Kinerja Perusahaan

Management Discussion & Analysis of the Company's Performance

00.30



Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, Penerbangan Pertama

Soekarno-Hatta International Airport, First Flight

Lewat tengah malam, di saat semua orang masih terlelap, kru Garuda sudah harus mulai bertugas. Kesetiaan dan dedikasi mereka pada profesi meringankan langkah mereka menuju tempat tugas.

It is just past midnight, at a time when most other people are fast asleep, that the crew of Garuda Indonesia start their workday. Loyalty and dedication to their profession accompanied their steps as they go to their work place.

Industri
Industry

Pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) di sektor pengangkutan dan komunikasi sebesar 10,7%, mendorong peningkatan jumlah masyarakat kelas menengah yang memiliki kemampuan secara finansial untuk menggunakan jasa penerbangan.

The GDP growth of the transportation and communication sector of 10.7% was supported by the growing number of middle class people who has the financial capacity to travel by air.

PDB Nasional 2011
National GDP 2011

6,5%

Pertumbuhan PDB di Sektor Pengangkutan dan Komunikasi
GDP Growth in the Transportation and Communication Sector

10,7%

PACIFIC

Industri
Industry

Kondisi Umum Global
Pertumbuhan ekonomi global tahun 2011 sedikit mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun 2010 berdasarkan data Internasional Monetary Fund (IMF). Beberapa negara mengalami perlambatan ekonomi di tahun 2011 seperti Jepang sebagai akibat tsunami yang melanda negara itu di bulan Maret tahun 2011.

Pertumbuhan ekonomi global ini juga mencakup pertumbuhan *emerging economies* yang tercatat sebesar 6,2%, yang mayoritas didukung oleh permintaan domestik. Cina masih mencatat pertumbuhan ekonomi tertinggi di tahun 2011 yaitu 9,2%.

Kondisi Umum Domestik
Perekonomian Indonesia di tahun lalu masih sangat kuat dengan pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) tercatat sebesar 6,5%, mengalami peningkatan dibandingkan dengan 6,1% di tahun 2010. Pertumbuhan PDB ini terjadi di semua sektor lapangan usaha, dengan pertumbuhan tertinggi dibukukan oleh sektor pengangkutan dan komunikasi, yaitu sebesar 10,7%. Akibat tingginya pertumbuhan ekonomi, jumlah masyarakat kelas menengah yang memiliki kemampuan secara finansial untuk menggunakan jasa penerbangan diperkirakan mengalami peningkatan yang berarti.

Kondisi persaingan dalam industri penerbangan nasional cenderung meningkat seiring dengan penambahan kapasitas operator *low cost carrier* baik di rute domestik maupun internasional serta penerapan ruang udara terbuka (*open sky*) ASEAN secara bertahap. Menurut asosiasi penerbangan, beberapa maskapai penerbangan nasional terus mendatangkan pesawat baru untuk menunjang ekspansi mereka. Per akhir 2011 maskapai penerbangan asing yang masuk ke Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta tercatat berjumlah

Global Condition
The growth in global economy in 2011 posted a slight decline compared with that in 2010 based on data from the International Monetary Fund (IMF). Some countries experienced a slowdown in their economy such as in Japan as result of the tsunami that struck the country in March 2011.

The growth in the global economy also included the growth of emerging economies which recorded at 6.2%, majority supported by domestic demand. China still recorded as the highest economic growth of 9.2% in 2011.

Domestic Economy Condition
The Indonesian economy remained strong in 2011 as was marked by the GDP growth of 6.5%, an increase compared to 6.1% in 2010. GDP growth occurred at all sectors of economic activities, with the highest growth recorded by transportation and communications sector by 10.7%. Due to high economic growth, the number of middle income people who have the financial capacity to travel by airline is expected to increase.

The competition in the domestic airline industry intensified along with the growth in the capacity of low cost carriers both for domestic and international routes as well as the gradual implementation of ASEAN's open sky policy. According to airline associations, some of the national airlines continuously acquired new aircraft to support their expansion. By the end of 2011 there were 30 foreign airlines operated in Soekarno-Hatta International Airport: Air Asia, Air China, All Nippon, Royal Brunei

Peningkatan trafik penumpang penerbangan internasional di Indonesia pada 2011
Growth of international passenger traffic in Indonesia in 2011

23,2%

Peningkatan jumlah penumpang domestik pada 2011
Growth of domestic passenger traffic in Indonesia in 2011

15,9%

30 buah, yaitu Air Asia, Air China, All Nippon, Royal Brunei Airlines, Cathay Pasific Airways, Cebu Pacific, China Airlines, China Southern Airlines, Emirates, Etihad Airways, Eva Air, Japan Airlines, Jetstar, KLM, Korean Air, Kuwait Airways, Lufthansa Airlines, Malaysia Airlines, Mihin Lanka, Philippines Airlines, Qantas Airways, Qatar Airways, Saudi Arabia Airlines, Singapore airlines, Thai Airways, Tiger Airways, Turkish Airways, Value Air, Shinchuan Airlines, dan Yemenia Airways. Banyaknya maskapai asing ini membuat persaingan di industri penerbangan domestik semakin ketat.

Airlines, Cathay Pacific Airways, Cebu Pacific, China Airlines, China Southern Airlines, Emirates, Etihad Airways, Eva Air, Japan Airlines, Jetstar, KLM, Korean Air, Kuwait Airways, Lufthansa Airlines, Malaysia Airlines, Mihin Lanka, Philippines Airlines, Qantas Airways, Qatar Airways, Saudi Arabian Airlines, Singapore Airlines, Thai Airways, Tiger Airways, Turkish Airways, Value Air, Shinchuan Airlines, and Yemenia Airways. The numbers of foreign airlines increased the competition in the domestic airline industry.

Industri
Industry

Pasar Bisnis Penumpang
Bisnis penerbangan penumpang internasional dunia mengalami pertumbuhan trafik *Revenue Passenger Kilometers* (RPK) sebesar 4%, sebagaimana yang dilaporkan oleh IATA. Pemulihan trafik ini sejalan dengan pemulihan ekonomi global dan ditopang oleh penambahan kapasitas *Available Seat Kilometers* (ASK) sebesar 6,3%. *Seat load factor* rata-rata penerbangan internasional tercatat sebesar 75,9%. Trafik penumpang penerbangan internasional Asia Pasifik – sebagaimana yang dilaporkan oleh maskapai-maskapai penerbangan anggota Association of Asia Pacific Airlines (AAPA) – mencapai 190 juta orang di tahun 2011, mengalami peningkatan sebesar 3,5% dibandingkan tahun sebelumnya. Selain itu, RPK juga meningkat 3,7% menjadi 724,7 miliar pada tahun 2011. Peningkatan ini mencerminkan kuatnya permintaan pada

Passenger Market
For international passenger market, revenue passenger kilometers (RPK) posted an increase of 4%, as reported by IATA. Such increase was in line with the global economic recovery and was supported by the Increase in Available Seat Kilometers (ASK) by 6.3%. Average Seat load factor for International flight recorded at 75.9%. International passengers for Asia Pacific services - as reported by member airlines of Association of Asia Pacific Airlines (AAPA) - reached 190 million in 2011, increased by 3.5% over the previous year. Furthermore, RPK also increased by 3.7% to 724.7 billion in 2011. The increase reflected strong demand for regional routes triggered by

rute-rute regional yang dipicu oleh pertumbuhan ekonomi kawasan Asia Pasifik dan penambahan kapasitas ASK sebesar 6,3%. *Seat Load Factor* rata-rata penerbangan internasional Asia Pasifik tercatat sebesar 76,4%.

Trafik penumpang penerbangan internasional Indonesia yang diangkut dari Indonesia tercatat meningkat 23,2% dari 6,6 juta orang pada tahun 2010 menjadi 8,1 juta orang pada tahun 2011

economic growth of Asia Pacific region and the increase in ASK capacity by 6.3%. Average Seat Load factor for Asia-Pacific service recorded at 76.4%.

Number of outgoing international passengers from Indonesia grew by 23.2% from 6.6 million people in 2010 to 8.1 million people in 2011 (source: Ministry of Transportation). The increase in international

Industri
Industry

Trafik Kargo Penerbangan Domestik
Cargo Traffic in Domestic Flight

+18,6%

(sumber: Departemen Perhubungan). Kenaikan penumpang internasional yang berasal dari Indonesia diperkirakan juga dipicu oleh meningkatnya aktivitas ekonomi dan meningkatnya jumlah masyarakat kelas menengah. Jumlah penumpang domestik meningkat 15,9% dari

passengers from Indonesia was believed to be driven by the increase in economic activity and number of middle-class society. The number of domestic passengers grew by 15.9% from 51.8 million people in 2010 to 60 million people in 2011 (source: Ministry of Transportation). The increase in domestic

51,8 juta orang pada tahun 2010 menjadi 60 juta orang pada tahun 2011 (sumber: Departemen Perhubungan). Kenaikan penumpang domestik ini sebagai hasil dari aktivitas perekonomian nasional yang meningkat, meningkatnya pendapatan perkapita masyarakat Indonesia, penambahan pesawat ke dalam pasar, harga tiket yang terjangkau, dan pemenuhan kualitas pelayanan serta keselamatan penerbangan.

passengers was a result of improved domestic economic activities, rising income per capita for Indonesian people, fleet expansion, more affordable airfare ticket, and better service quality and safety standard.

Pasar Bisnis Kargo Udara

Bisnis penerbangan kargo udara internasional dunia mengalami penurunan trafik *revenue tonne kilometers cargo* (RTKC) sebesar 4,7%, sebagaimana yang dilaporkan oleh IATA. Penurunan ini merupakan cerminan dari melemahnya kondisi perekonomian dunia, meskipun diikuti dengan penambahan kapasitas *available tonne kilometers cargo* (ATKC) sebesar 0,6%. Tingkat isian ruang kargo (*cargo load factor*) rata-rata penerbangan internasional tercatat sebesar 66,6%. RTK Kargo dan ATK Kargo penerbangan internasional Asia Pasifik masing-masing turun 4,8% dan naik 0,1% dengan tingkat isian kargo 66,6%.

Cargo Market

International Air cargo traffic recorded a decline in terms of revenue tone kilometers cargo (RTKC) by 4.7%, as reported by IATA. Such decrease was triggered by the weakening global economic conditions amid 0.6% increase in available tone kilometers cargo (ATKC). The average cargo load factor for international flight was recorded at 66.6%. RTK cargo for Asia Pacific services declined by 4.8% while ATK cargo increased by 0.1% with cargo load factor recorded at 66.6%.

Trafik kargo penerbangan internasional Indonesia yang diangkut tercatat menurun 20,3% dari 199,6 ribu ton pada tahun 2010 menjadi 159,1 ribu ton pada tahun 2011 (sumber BPS). Menurunnya aktivitas ekspor/impor dipengaruhi juga oleh melemahnya perekonomian dunia. Sedangkan trafik kargo penerbangan domestik meningkat 14,9% dari 274,2 ribu ton pada tahun 2010 menjadi 315,2 ribu ton. Hal ini didorong oleh kenaikan kapasitas kargo yang ditawarkan.

International air cargo traffic from Indonesia recorded a decrease of 20,3% from 199.6 thousand tons in 2010 to 159.1 thousand tons in 2011 (source BPS). The decreased in export/import activities was also influenced by the weakening global economy. Meanwhile, domestic air cargo traffic grew by 14.9% from 274.2 thousand tons in 2010 to 315.2 thousand tons in 2011. This was supported by an increase in cargo capacity offered.

Komersial
Commercial

Pengembangan rute dan peningkatan frekuensi telah menghasilkan kinerja komersial yang baik, seiring dengan dijalankannya strategi pemasaran yang tepat dan *revenue management* yang sesuai dengan kondisi pasar.

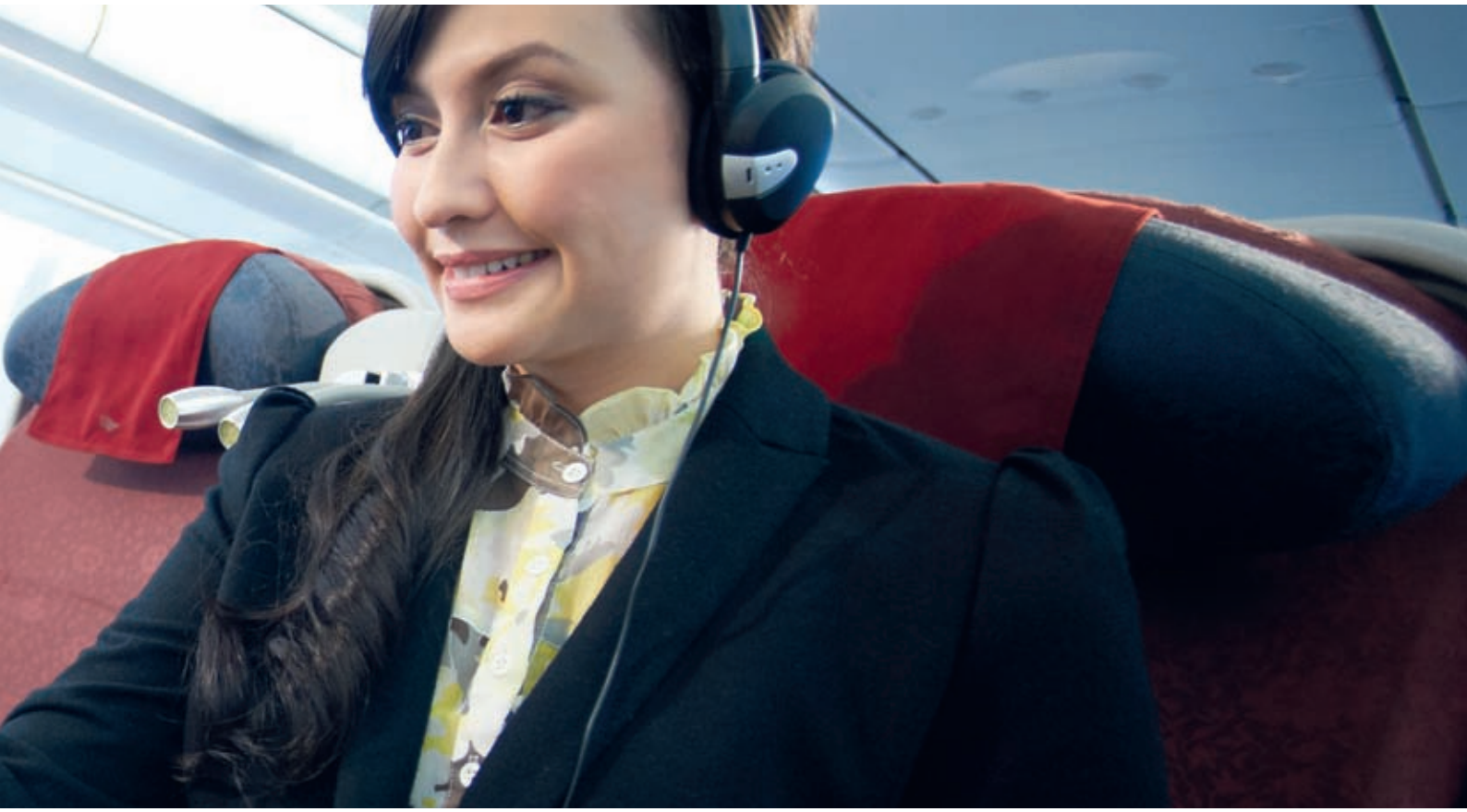
Route expansion and increased flight frequency have led to a strong performance of commercial division, in line with the implementation of solid marketing strategy and revenue management suited to the current market condition.

Jumlah Penumpang
Number of Passenger

17,07 juta
million

Kenaikan *Seat Load Factor*
Increase in Seat Load Factor

4,83 basis poin
basis point



Komersial
Commercial

Peningkatan Frekuensi
Increased Frequency

26,99%

Tahun 2011 merupakan tahun yang penuh tantangan bagi Garuda Indonesia. Tsunami di Jepang pada 11 Maret 2011 dan tren peningkatan harga minyak merupakan beberapa hal yang dihadapi Perusahaan pada tahun 2011. Garuda Indonesia melakukan upaya yang sangat keras untuk meningkatkan kinerja di tahun tersebut. Perusahaan berkomitmen untuk meningkatkan pendapatan dan menerbangkan lebih banyak penumpang untuk mencapai pertumbuhan pendapatan yang tinggi serta memelihara kepercayaan para pemegang saham.

Dalam rangka mencapai tujuan tersebut, Perusahaan melakukan penyesuaian harga sesuai dengan peningkatan biaya yang disebabkan oleh fluktuasi

Year 2011 was a challenging year for Garuda Indonesia. Tsunami in Japan on March 11, 2011 and rising oil prices were among few factors the company had to deal with. Garuda Indonesia had to put strong efforts to boost its performance during the year. The company committed to increase the revenue and travel more passengers to achieve high revenue growth and maintain shareholders' trust.

In order to achieve such objectives, the Company made some price adjustment in line with higher cost triggered by oil prices volatility and aircraft

harga bahan bakar dan ekspansi armada sebagai bagian dari Quantum Leap Perusahaan. Penyesuaian harga dilakukan melalui peningkatan *Fuel Surcharge* untuk penerbangan Internasional dan kenaikan harga di penerbangan Domestik.

Dampak dari kenaikan harga tidak mudah diatasi ketika Perusahaan juga mentargetkan peningkatan penumpang di tengah kenaikan harga bahan bakar. Penerapan strategi harga yang tepat tanpa menimbulkan efek negatif telah menghasilkan peningkatan SLF sebesar 4,83 basis poin dari 74,7% menjadi 79,6% untuk penerbangan domestik dan kenaikan *Yield* sebesar 7,5% dari USc 10,9 di tahun 2010 menjadi USc 11,8 di tahun 2011; melebihi target yang ditetapkan. *Yield* penerbangan

expansion as part of the company's Quantum Leap strategy. Price adjustment was carried out by increasing Fuel Surcharge for international flight and price increase in domestic flight.

These were not an easy decision amid the company's plan to grow its number of passengers. Implementation of the right pricing strategy by minimizing the negative impact have brought an increase in SLF by 4.83 bps from 74.7% to 79.6% for domestic flights and an increase in Yield of 7.5% from USc 10.9 in 2010 to USc 11.8 in 2011, which

Komersial
Commercial

internasional Garuda Indonesia juga meningkat, yaitu sebesar USc 8,2 dibandingkan dengan USc 7,2 pada tahun 2010.

Secara umum kinerja komersial Garuda Indonesia mencatat peningkatan yang berarti di tahun 2011 seiring dengan dijalankannya strategi yang tepat dan sinergi yang solid dengan unit bisnis terkait. Pengembangan rute dan peningkatan frekuensi yang dilakukan menghasilkan kinerja komersial yang baik seiring dengan dijalankannya strategi pemasaran yang tepat dan *revenue management* yang baik.

Dalam rangka memperluas jaringan dan memberikan kenyamanan serta kemudahan kepada para pelanggan, Garuda Indonesia juga menjalin kerja sama dengan perusahaan penerbangan lainnya sebagai mitra *codeshare* perusahaan. Di tahun 2011, Garuda Indonesia menjalin kerja sama dengan Royal Brunei, sehingga total mitra *codesahare* menjadi 10, yaitu China Airlines, Korean Airlines, China Southern Airlines, Philippine Airlines, Vietnam Airlines, Silk Air, Singapore Airlines, KLM-Royal Dutch Airlines, dan Turkish Airlines. Garuda Indonesia akan terus melakukan kerja sama ini guna pengembangan jaringan yang lebih luas di masa datang.

Dalam rangka mengoptimalkan rute yang telah ada, Garuda Indonesia meningkatkan frekuensi penerbangan, baik untuk rute-rute domestik maupun internasional. Frekuensi penerbangan domestik tahun 2011 tercatat sebanyak 94.522, atau mencakup 81% dari seluruh frekuensi penerbangan *mainbrand*. Dengan frekuensi penerbangan sebanyak ini diharapkan layanan penerbangan Garuda Indonesia di pasar domestik memiliki *frequency share* yang dominan dan berdaya saing kuat. *Frequency share* Garuda Indonesia di tahun 2011 sebesar 32,5%.

Sementara itu frekuensi penerbangan internasional tercatat sebanyak 21.662 kali atau meningkat 23,2% dari tahun sebelumnya. Pada akhir tahun 2011, Garuda Indonesia mengelola 16 buah pesawat berbadan lebar (Airbus A330-300, Airbus A330-200, dan Boeing 747-400) atau 21% dari jumlah armada pesawat penerbangan *mainbrand* yang sebanyak 78 buah untuk melayani 25 rute internasional.

exceeded the target. The yield in Garuda Indonesia's international flights also improved to USc 8.2 in 2011, compared with USc 7.2 in 2010.

In general, the commercial performance of Garuda Indonesia improved significantly in 2011 along with the execution of solid strategy and the presence of synergy among its business units. Route expansion and higher frequency have produced strong commercial performance inline with the implementation of solid marketing strategy and sound revenue management.

In order to expand the network and provide comfort and convenience to the customer, Garuda Indonesia also formed cooperation with international flights as the Company's codeshare. In 2011, Garuda Indonesia formed cooperation with Royal Brunei, bringing the total codeshare to 10, including China Airlines, Korean Airlines, China Southern Airlines, Philippine Airlines, Vietnam Airlines, Silk Airlines, Singapore Airlines, KLM-Royal Dutch Airlines, and Turkish Airlines. Garuda Indonesia will continuously perform this kind of cooperation to expand its network in the future.

In order to optimize its current route, Garuda Indonesia has increased its flight frequency for both domestic and international routes. The domestic flight frequency reached 94,522 times in 2011 or representing 81% of total mainbrand flight frequency. With these number of flight frequency, it is expected that Garuda Indonesia will have dominant frequency share and strong competitiveness in the domestic market. Garuda Indonesia's frequency share in 2011 was 32.5%.

Meanwhile, international flight frequency recorded at 21,662 times or increased by 23.2% compared with the previous year. At the end of 2011, Garuda Indonesia managed 16 wide body aircraft (Airbus A330-300, Airbus A330-200, and Boeing 747-400) or 21% of total mainbrand fleet of 78 units serving 25 international routes.

Disamping itu Garuda Indonesia juga terus melakukan langkah-langkah pemenuhan SkyTeam *requirement* yaitu salah satunya adalah dengan cara menandatangani perjanjian *codeshare* dengan Kenya Airways (KQ), Air Europa (UX), Aerolineas Argentinas (AR), AeroMexico (AM), Czeh Airlines (OK), Tarom (RO), China Eastern (MU). Hal ini merupakan tindak lanjut dari penandatangan *Global Airline Alliance Adherence Agreement* (G4A) yang telah dilakukan pada bulan November 2010.

Untuk mendukung ekspansi bisnis perusahaan, Perusahaan telah membuka *hub*-nya yang ketiga di Makassar di tahun 2011, melengkapi 2 *hub* yang sebelumnya dimiliki Perusahaan yaitu di Jakarta

In addition, Garuda Indonesia also continuously performed initiatives to meet the SkyTeam requirement, one of them was reflected on the signing of codeshare agreement with Kenya Airways (KQ), Air Europa (UX), Aerolineas Argentinas (AR), Aero Mexico (AM), Czeh Airlines (OK), Tarom (RO), China Eastern (MU). This was a follow up action after the signing of Global Airline Alliance Agreement (G4A) on November 2010.

To support its business expansion, the Company has opened its third hub in Makassar in 2011, in addition to the previous 2 hubs in Jakarta and Bali.

Komersial
Commercial

dan Bali. Perusahaan kemungkinan akan membuka *hub* lainnya di masa datang untuk mengantisipasi perkembangan bisnis yang pesat di kemudian hari.

Revenue Management
Di tahun 2011 Perusahaan melakukan berbagai inisiatif agar dapat menghasilkan pendapatan yang optimal dari kapasitas yang ada. Dengan memahami kondisi persaingan dan perilaku pasar, Garuda Indonesia menerapkan strategi harga yang tepat demi mendukung pencapaian kinerja yang optimal. Selain memahami persaingan dan tingkat permintaan, aspek fluktuasi bahan bakar juga menjadi pertimbangan dalam menetapkan *passenger yield* yang tepat pada masing-masing segmen.

The Company may open another hub in future to anticipate its future rapid business expansion.

Revenue Management
In 2011 the Company performed various initiatives to generate optimum revenue from the existing capacity. By understanding competitive situation and market characteristics, Garuda Indonesia implemented appropriate pricing strategy to ensure the attainment of optimum performance. Other than understanding competition and level demand, volatility in fuel prices was also considered in determining the suitable passenger yield for each segment.

Selama tahun 2011, inisiatif yang dilakukan oleh *Revenue Management* adalah melakukan penyesuaian harga, *seat allocation* yang lebih baik pada periode *peak* dan *low demand*, serta inisiatif program lainnya untuk meningkatkan penjualan dengan memperkenalkan harga-harga yang menarik jauh hari sebelum keberangkatan guna mengedukasi pelanggan melakukan perencanaan perjalanan dengan lebih baik lagi, seperti penerapan harga *Early Bird, Advance Purchase*, dan pemberian harga khusus melalui *direct channel*, pameran, dan *partnership*. Untuk memudahkan pelanggan melakukan perjalanan ke seluruh dunia, maka telah dilakukan restrukturisasi harga dengan *airline partner a*gar diperoleh harga yang lebih bersaing di pasar. Selain itu, juga dilakukan *cost effectiveness* melalui penghematan biaya saluran distribusi. Keseluruhan inisiatif ini mendukung kinerja komersial yang baik di tahun 2011.

During 2011, some initiatives carried out by the Revenue Management were price adjustment, better seat allocation during peak and low season and other program initiatives to boost sales such as offering attractive prices for earlier reservation. This program was intended to encourage customers to plan its travel better such as introducing Early bird fare, Advance Purchase, and special airfare through direct channel, exhibition, and partnership. To make it easier for the passengers to travel around the world, airfare has been restructured with airline partner to get more competitive pricing in the market. Cost effectiveness was promoted by performing cost saving at all distribution channels. All these initiatives supported solid performance at commercial division during 2011.

Passenger yield - harga

Tiket penumpang rata-rata per kilometer – domestik mengalami peningkatan dari USc 10,9 di tahun 2010 menjadi USc 11,8 di tahun 2011, demikian halnya dengan *yield* penumpang untuk pasar internasional yang juga meningkat dari USc 7,2 di tahun 2010 menjadi USc 8,2 di tahun 2011. Secara total, *yield* meningkat dari USc 8,6 di tahun 2010 menjadi USc 9,6 di tahun 2011. Peningkatan *yield* ini merupakan hasil dari penerapan strategi *revenue management* yang tepat.

Passenger Yield - price

Average domestic airfare passenger per kilometer increased from USc 10.9 in 2010 to USc 11.8 in 2011, while international airfare increased from USc 7.2 in 2010 to USc 8.2 in 2011. In total, yield increased from USc 8.6 in 2010 to Usc 9.6 in 2011. Such increase in yield was a result of implementing proper revenue management strategy.

Pemasaran

Selama tahun 2011 perusahaan banyak melakukan kegiatan pemasaran dalam upaya mendukung peningkatan pendapatan penumpang sesuai peningkatan kapasitas produksi yang ada. Kegiatan pemasaran yang dilakukan meliputi *sponsorship*, *partnership*, *tour* & MICE, media *advertising*, hingga *campaign* melalui *social media*.

Program *partnership* yang berjalan berupa kerja sama penjualan dengan beberapa perusahaan terutama perbankan dan telekomunikasi yang mempunyai basis pelanggan yang besar. Selain itu, untuk meningkatkan penjualan, Perusahaan menyelenggarakan kegiatan-kegiatan promosi berupa *Travel Fair* baik yang diselenggarakan oleh

Marketing

During 2011 the Company has conducted various marketing activities to support the growth in revenue from passengers in line with the increase in production capacity. The marketing activities included sponsorship, partnership, tour and MICE, media advertising as well as campaign through social media.

The current partnership program included sales cooperation with few companies especially telecommunication and banks which has huge customer base. In addition, to strengthen its sales, the Company carried out some promotion activities, such as Travel Fair either organized by the company

Komersial
Commercial

perusahaan sendiri maupun yang bekerja sama dengan *Partner* seperti Garuda Indonesia Travel Fair (GATF), Garuda Indonesia International Islamic Expo, BCA Travel Fair dan lainnya.

itself or with its Partners such as Garuda Indonesia Travel Fair (GATF), Garuda Indonesia International Islamic expo, BCA Travel Fair etc.

Garuda Indonesia Travel Fair (GATF) yang dilaksanakan perusahaan di 10 kota besar diseluruh Indonesia selama tahun 2011 mendapat sambutan yang cukup hangat dari masyarakat. GATF dilaksanakan secara *roadshow* dari kota ke kota, rangkaian dimulai pada awal tahun di Kota Bandung, Surabaya, Makassar dan Medan. Kemudian dilanjutkan di Kota Denpasar, Semarang, Palembang, Pontianak dan Jogjakarta di pertengahan tahun 2011. Rangkaian GATF ditutup dengan GATF di Kota Jakarta pada November 2011 yang merupakan puncak dan penutup rangkaian GATF di sepanjang tahun.

Garuda Indonesia Travel Fair (GATF) which was carried out by the Company in 10 large cities in Indonesia during 2011 received a positive response from the public. GATF was performed through a series of roadshow from one city to another city, started in Bandung at the beginning of the year to Surabaya, Makassar and Medan. It will then be followed by Denpasar, Semarang, Palembang, Pontianak and Jogjakarta in the middle of 2011. The GATF roadshow were finally concluded in Jakarta in November 2011 which became the finale for the year.

Garuda Indonesia Travel Fair telah menjadi *event* yang menggiatkan kembali kegiatan pariwisata di Indonesia, terutama pariwisata domestik. GATF secara langsung maupun tidak langsung telah mendukung program pemerintah dan menjadi *event* yang ditunggu kembali pelaksanaannya. Berbekal suksesnya kegiatan GATF sepanjang tahun 2011, perusahaan merencanakan menggelar kembali GATF *roadshow* ini di tahun 2012 dengan menambah kota yang dikunjungi menjadi 12 kota besar di seluruh Indonesia.

Garuda Indonesia Travel Fair has become an event that promotes tourism activities in Indonesia, particularly domestic tourism. Both directly and indirectly GATF events have supported the government program and have become an event that is highly demanded by the public. Considering the success of GATF roadshow throughout the year 2011, the company planned to organize GATF roadshow in 2012 by expanding the number of target cities to 12 big cities in Indonesia.

Guna mendekatkan diri dengan pasar potensialnya, Perusahaan turut mensponsori kegiatan-kegiatan berskala Nasional dan Internasional dalam berbagai bidang termasuk olah raga, seni dan budaya, pendidikan, dan terutama pariwisata. Diantara berbagai kegiatan tersebut adalah turnamen golf Indonesian Master, Turnamen Tenis International Jakarta, Korea Pop Festival, Java Jazz Festival, Olimpiade Fisika Dunia di Lombok, dan UNESCO Youth Forum.

In order to get closer with its potential market, the Company also sponsored National and International events at all sectors, including sport, art and culture, education and tourism, in particular. Some of the events during 2011 were Indonesian Master golf tournament, Jakarta International Tennis Tournament, Korean Pop Festival, Java Jazz Festival, World Physic Olympic in Lombok and UNESCO Youth Forum.

Disamping itu, untuk memberikan nilai tambah kepada penumpang, Perusahaan bekerja sama dengan beberapa perusahaan, hotel, *restaurant*, *car rental* dan lainnya untuk memperoleh diskon khusus. Dalam upaya optimalisasi tingkat isian pesawat pada periode-periode tertentu, Perusahaan membuat program-program promosi seperti *Advance Purchase Executive Class, Family Fare, Ramadhan Fare.*

Meanwhile, to offer value added to the customers, the Company cooperated with some companies, hotels, restaurants, car rentals and others to get special discount. Furthermore, in order to optimize seat load factor at certain periods, the Company introduced promotion programs such as Advance Purchase Executive Class, Family Fare, and Ramadhan Fare.

Di tahun 2012, Perusahaan akan terus mengembangkan strategi komunikasi pemasaran yang tepat khususnya untuk rute internasional sehingga persepsi masyarakat internasional terhadap *brand* Garuda Indonesia serta layanan yang ditawarkan akan meningkat yang pada gilirannya akan menunjang kinerja pemasaran Perusahaan.

In 2012, the Company will continuously develop a solid marketing communication strategy especially for international routes hence the perception of International community toward Garuda Indonesia's brand and services can improve which in turn may support the Company's marketing performance.

Distribusi Penjualan

Pada awalnya, jalur distribusi penjualan tiket Garuda Indonesia dilakukan melalui agen penjualan, Kantor Penjualan sendiri dan kerja sama antar perusahaan penerbangan. Mengikuti perkembangan jaman, dengan memanfaatkan perkembangan yang sangat pesat dalam hal teknologi dan komunikasi, *channel* distribusi Garuda Indonesia pun ikut berkembang. Dibagi menjadi dua saluran penjualan utama yaitu saluran langsung (*direct channel*) dan saluran tidak langsung (*indirect channel*), Perusahaan berusaha terus mendekatkan diri dengan pelanggannya. *Direct channel* terdiri dari *Call Center, Sales Office & Ticketing Office* (SO/TO), *Website*, *Garuda Online Sales* (GOS), *Bilateral Interline Traffic Management* (BITA), dan *Multilateral Interline Business Travel Agreement* (MIBA). Sedangkan *Indirect Channel* terdiri dari *Travel Agent*, GSA (*General Sales Agent*), dan IBCS (IATA BSP Consolidator System).
Selama tahun 2011 porsi penjualan melalui *travel agent* (IATA BSP *Agent*) merupakan penyumbang terbesar dibandingkan seluruh *channel* distribusi, dengan jumlah *agent* aktif sebanyak 618 IATA *agent* di seluruh Indonesia. Sedangkan jumlah *member Garuda Online System* (GOS/badan usaha selain *travel agent/sub agent*) mencapai 3.804, meningkat 69% dari tahun sebelumnya.

Sales Distribution

At first, Garuda Indonesia's distribution channel for ticketing was carried out by sales agent, the company's sales outlets and joint cooperation with other airline. Inline with the rapidly changing communication and technology, Garuda Indonesia's distribution channel was also expanded. Divided into two main sales channel, i.e direct channel and indirect channel, the Company continuously tried to get closer with its customers. Direct channel consists of Call Center, Sales Office & Ticketing Office (SO/TO), Website, Garuda Online Sales (GOS), Bilateral Interline Traffic Management (BITA) and Multilateral Interline Business Travel Agreement (MIBA). Indirect channel consists of Travel Agent, GSA (General Sales Agent) and IBCS (IATA BSP Consolidator System).
In 2011, sales booked by travel agent (IATA BSP Agent) recorded the highest percentage compared with other distribution channels, with number of active agent reached 618 IATA agents in Indonesia. Meanwhile, total member of Garuda Online System (GOS/company other than travel agent/sub agent) reached 3,804, or increased by 69% compared with previous year.

Untuk efisiensi biaya dan untuk mempermudah dan memberi kenyamanan bagi konsumen dalam mendapatkan produk Garuda, ke depannya Perusahaan secara bertahap akan meningkatkan kontribusi penjualan langsung ke konsumen. Beberapa cara yang ditempuh adalah dengan melakukan pengembangan *Branch Office* dan *Sales Office* di seluruh wilayah Indonesia. Pada tahun 2010 Perusahaan telah membuka 3 *Sales Office* baru dan merenovasi 2 *Branch Office*. Sedangkan pada tahun 2011, Perusahaan telah membangun 3 *Sales Office*

To support cost efficiency and to provide convenience for its customers in accessing Garuda's services, the Company will gradually increase its direct sales contribution. Some initiatives to carry out include the expansion of Branch Offices and Sales Offices throughout Indonesia. In 2010 the Company has established 3 Sales Offices and renovated 2 Branch Offices. In 2011, the Company established 3 new Sales Offices as well as renovated

Komersial
Commercial

baru dan merenovasi 5 *Branch Office* dan 1 *Sales Office*. Seiring dengan pembukaan rute-rute baru pada tahun 2012, Perusahaan merencanakan akan membangun 8 *Sales Office* baru (Jabodetabek) dan membangun/merenovasi 13 *Branch Office* dan *Sales Office* diseluruh Indonesia.

5 Branch Offices and 1 Sales Office. Inline with the opening of new routes in 2012, the Company plans to establish 8 new Sales Offices (Jabodetabek) and build/renovate 13 Branch Offices and Sales Offices all over Indonesia.

Corporate Sales
Potensi penjualan untuk pasar *Corporate* masih terbuka lebar untuk terus dikembangkan oleh perusahaan. Perusahaan secara aktif terus menggarap pasar ini dengan mengadakan berbagai kerja sama dengan perusahaan baik dalam negeri maupun luar negeri. Untuk pasar luar negeri, saat ini telah dikembangkan konsep kerja sama *Global Contract* dengan perusahaan bertaraf multinasional. Kontrak kerja sama tersebut berlaku untuk semua pegawai tersebut di semua negara dimana perusahaan tersebut mempunyai perwakilan. Keuntungan yang didapat bagi *corporate partner* adalah adanya harga khusus dan penanganan khusus bagi penumpang *corporate*. Sedangkan bagi Garuda Indonesia adalah terciptanya *captive market* yang didapat secara langsung dari sumber pasar, dimana dalam jangka panjang akan mengurangi biaya distribusi dan meningkatkan *revenue*, serta sangat membantu perluasan pasar.

Corporate Sales
The potential sales generated from the corporate segment are still huge and therefore are being consistently developed by the company. The Company actively explored this market through cooperation with either local or multinational companies. For international market, a collaboration with multinational companies has been developed under the Global Contract concept. This contact will apply to all employees in all countries where they operate. Corporate partners get the benefit of special discount and special services for corporate passengers. The benefit for Garuda Indonesia itself is the creation of a captive market directly from market sources, which in the long term will reduce distribution costs while increasing revenues, as well as providing support for market expansion.

Pada akhir tahun 2011 telah ditawarkan program COS (*Corporate Online System*) yang dapat memfasilitasi *Corporate Partner* untuk dapat melakukan pembukuan, melakukan pembayaran dan membuat tiket sendiri di kantor *corporate partner* sendiri. Hal ini sangat membantu suatu perusahaan dalam upaya efisiensi dan kemudahan baik untuk karyawan atau untuk keluarganya.

At the end of year 2011, a COS (Corporate Online System) has been introduced that allows corporate partners to do their own booking, payment and print out the ticket at their own premises. It provided both efficiency and convenience for a corporate partner for both its employees and family.

Komersial
Commercial

Penjualan selama tahun 2011 meningkat 87,9% bila dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Jumlah *corporate account* terus meningkat tiap tahunnya, pada tahun 2011 jumlah *corporate* adalah 1.469 dimana pada tahun 2010 hanya sebanyak 1.060, diperkirakan untuk tahun 2012 akan mencapai 1.600 *corporate partner*.

First sales in 2011 increased by 87.9% compared with previous year. The number of corporate accounts continuously increased every year, from 1,060 accounts in 2010 to 1,469 accounts in 2011, and is expected to reach 1,600 corporate partners in 2012.

PANGSA PASAR

Domestik

Total penumpang di domestik *mainbrand* Perusahaan selama tahun 2011 mengalami peningkatan sebesar 40% dibandingkan tahun 2010 seiring dengan baiknya indikator perekonomian

MARKET SHARE

Domestic

Number of domestic passengers in the Company's mainbrand flights during 2011 grew by 40% compared to that in 2010, in line with improvement in the Indonesian macroeconomic indicators.

makro Indonesia. Penambahan armada baik Garuda Indonesia maupun pesaing ikut mendorong semakin meningkatnya total penumpang dengan semakin banyaknya rute dan frekuensi yang ditawarkan. Penggunaan pesawat dengan kapasitas yang besar juga turut memicu peningkatan jumlah penumpang karena kapasitas yang besar ini memungkinkan ditawarkannya harga yang menarik.

Pesatnya pertumbuhan pasar domestik diikuti pula dengan meningkatnya *market share* Garuda Indonesia. Meskipun persaingan semakin ketat dimana maskapai pesaing secara agresif melakukan ekspansi rute-rute baru dan penambahan frekuensi seiring dengan penambahan jumlah armadanya, Garuda Indonesia pun tidak ketinggalan melakukan

Fleet expansion at Garuda and other airlines have supported the increase in number of passengers to respond to the increasing number of routes and frequency. Furthermore, the operation of aircraft with larger capacity also drove the increase in the number of passengers as higher capacity allowed better pricing.

Rapid growth in the domestic market was reflected by higher market share of Garuda Indonesia amid tightening competition as competitors have been aggressively opening new routes and increasing its frequency inline with their fleet expansion. Garuda Indonesia followed the same strategy. Following its fleet expansion, the company's

Komersial
Commercial

hal yang sama. Dengan ekspansi yang dilakukan *frequency share* perusahaan meningkat dari 29% di tahun 2010 menjadi 32,5% di tahun 2011. Pangsa pasar Garuda Indonesia pada rute yang diterbangi menuju dan dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, Ngurah Rai Denpasar, Sultan Hassanuddin Makassar, dan Juanda Surabaya mengalami peningkatan 4,2 basis poin menjadi 28,3% di 2011.

frequency share increased from 29% in 2010 to 32.5% in 2011. The market share of Garuda Indonesia for routes from and to Soekarno-Hatta International Airport, Ngurah Rai Denpasar, Sultan Hassanudin Makassar, and Juanda Surabaya increased 4.2 bps to 28.3% in 2011.

Secara total di semua rute domestik, Garuda Indonesia dan Citilink berhasil meningkatkan pangsa pasar perusahaan sebesar 3,4 basis poin menjadi 22,8% di tahun 2011 (Kementerian Perhubungan).

In summary, for all domestic routes, Garuda Indonesia and Citilink was able to increase its market share by 3.4 bps to 22.8% in 2011 (Ministry of Transportation).

Internasional
Pangsa pasar penumpang perusahaan di pasar internasional ke dan dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, Ngurah Rai Denpasar, Sultan Hassanudin Makassar, dan Juanda Surabaya mengalami kenaikan sebesar 3 basis poin menjadi 22,8% pada tahun 2011 dibandingkan tahun sebelumnya. Hal ini disebabkan penambahan frekuensi yang mengakibatkan *frequency share* perusahaan bertambah 1,7 basis poin menjadi 27,4%.

International
The Company's market share of international passengers to and from the Soekarno-Hatta International Airport, Ngurah Rai Denpasar, Sultan Hassanudin Makassar, and Juanda Surabaya experienced an increase by 3 bps to 22.8% in 2011 compared with the previous year. This was in line with the increase of 1.7 bps in the company's frequency share to 27.4%.

Pertumbuhan pasar terbesar dinikmati oleh area Asia disebabkan penambahan frekuensi dari maskapai yang ada ditambah dengan maskapai yang melakukan ekspansi seperti Lion Air yang membuka rute Jakarta-Kuala Lumpur. Pertumbuhan pasar Asia sebesar 15,5% diikuti kemudian dengan area South West Pacific (SWP) sebesar 14,6% disebabkan masih berekspansinya maskapai yang melayani di area ini terutama maskapai *low cost* seperti Jetstar dan Indonesia Air Asia.

The highest market growth was recorded by Asian services, enabled by the increased frequency from existing expansion airlines such as Lion Air which opened Jakarta-Kuala Lumpur route. The growth in Asia market recorded at 15.5%, followed by South West Pacific (SWP) at 14.6% due to expansion of some airlines serving this area, particularly low cost airlines such as Jetstar and Air Asia Indonesia.

Kargo
Secara total, tonase kargo yang diangkut penerbangan *mainbrand* mengalami peningkatan sebesar 8,6% dari 185,7 ribu ton pada tahun 2010 menjadi 201,6 ribu ton pada tahun 2011, karena tren perbaikan perekonomian global.

Cargo
Tonnage cargo carried by mainbrand flight posted an increase of 8.6% from 185.7 thousand tons in 2010 to 201.6 thousand tons in 2011 due to recovery in the global economy.

Namun tingkat isian kargo (*cargo load factor*) yang diangkut oleh penerbangan *mainbrand* mengalami penurunan dari 39,0% pada tahun 2010 menjadi 31,9% pada tahun 2011 selain disebabkan oleh gempa di Jepang, juga akibat meningkatnya kapasitas sebagai akibat meningkatnya frekuensi penerbangan.

Rencana di tahun 2012

Perusahaan akan memperbaiki kualitas jaringan, kemudahan mengakses produk-produk perusahaan, memperkuat komunikasi produk dan meningkatkan kontribusi dari penjualan langsung serta memperbaiki produk melalui *global alliance*. Hal lainnya yang juga penting adalah peningkatan kemampuan dan kehandalan IT untuk mendukung kinerja Perusahaan di masa datang.

Untuk pasar domestik, Perusahaan akan memfokuskan kepada segmen korporasi demi menjaga loyalitas mereka dalam menggunakan layanan perusahaan. Selain itu, segmen ini juga relatif tidak sensitif terhadap perubahan harga sehingga dapat mendukung kinerja komersial yang berkelanjutan di masa datang. Pengembangan metode penjualan langsung (*direct selling*) juga akan dilakukan dengan melakukan inovasi-inovasi dan mengembangkan kerja sama penjualan dan pemasaran dengan pihak lain. Keseluruhan upaya ini diharapkan akan menghasilkan kinerja Perusahaan yang semakin solid di tahun 2012 dan tahun mendatang.

Meanwhile, cargo load factor carried by mainbrand flight decreased from 39.0% in 2010 to 31.9% in 2011 due to Japan's earthquake, and higher capacity triggered by increasing flight frequency.

Outlook for 2012

The Company will continuously improve the quality of its network, the access to the company's products and services, the product communication, the contribution of direct selling and the product features through global alliance. Another important area is the improvement in IT capability and reliability in order to support the Company's performance in the future.

For domestic market, the Company will focus on corporate segment to maintain their loyalty in utilizing the company's services. In addition, this segment was also relatively insensitive to price volatility hence can support a sustainable commercial performance in the future. The development of direct selling method will also be carried out through innovation and the establishment of collaboration with other parties in the areas of sales and marketing. All these efforts are expected to produce solid performance in 2012 and in the following years.

Operasional
Operations

Walaupun Perusahaan terus meningkatkan jumlah armada, rute dan frekuensi penerbangannya, Perusahaan tetap mampu menjaga kinerja operasionalnya dan mencatat hasil yang memuaskan pada tahun 2011.

Although the Company continuously expanded its fleet, route and flight frequency, the Company was able to maintain its operational performance and recorded strong performance during 2011.

On Time Performance
On Time Performance

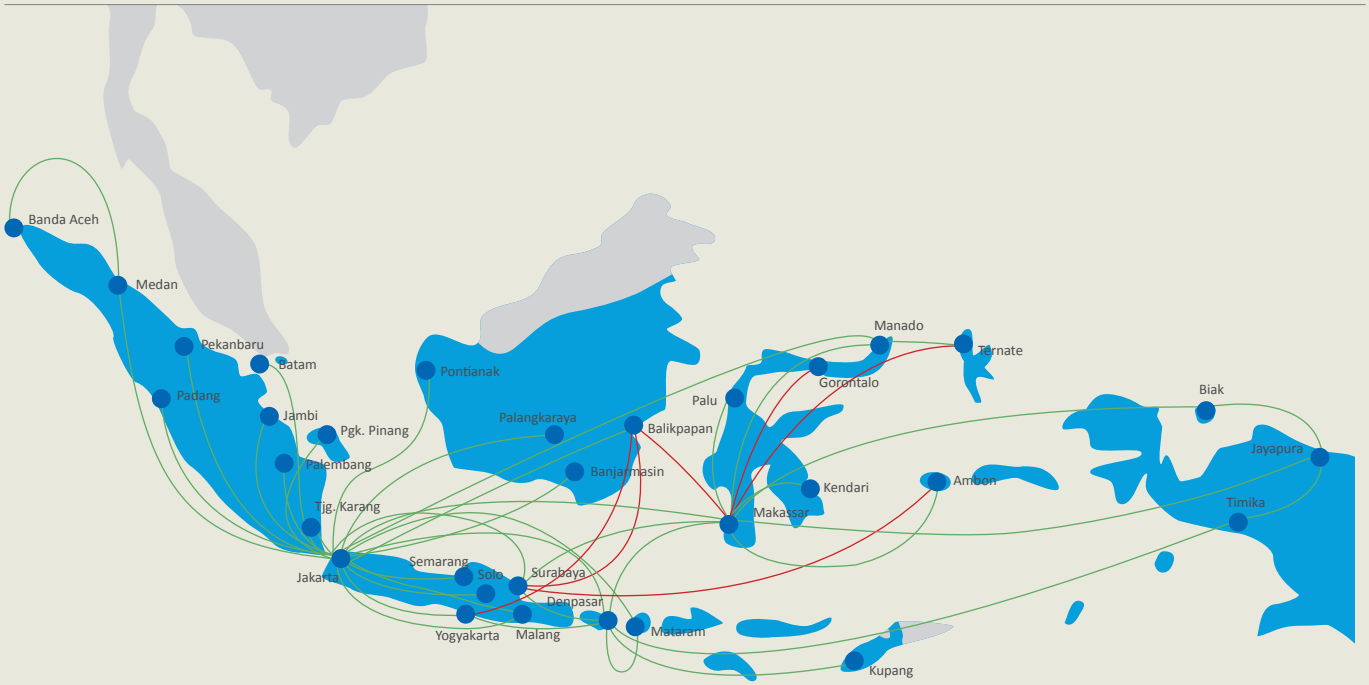
85,68%

Utilisasi Pesawat
Aircraft Utilization

10:40 jam/hari
hour/day

Operasional
Operations

Jaringan Domestik Garuda Indonesia
Garuda Indonesia Domestic Network



Di tengah kondisi perekonomian global yang masih diwarnai ketidakpastian, persaingan yang makin tinggi dan harga bahan bakar yang cenderung berfluktuasi, Garuda Indonesia mampu membukukan kinerja operasional yang solid di tahun 2011, didukung oleh keberhasilan manajemen menjalankan strategi yang telah dicanangkan sebelumnya.

Amid uncertainties in the global economic condition, tightening competition and volatility in fuel prices, Garuda Indonesia was able to record solid operating performance during 2011, supported by the management's success in implementing its predetermined strategy.

Seluruh indikator kinerja operasional mencatat perbaikan di tahun 2011 kendati Perusahaan terus meningkatkan jumlah armada, rute dan frekuensi penerbangannya. Kondisi perekonomian domestik yang mendukung, perpaduan strategi yang tepat antara operasional, komersial dan layanan memungkinkan dicapainya hasil yang memuaskan sepanjang tahun 2011.

All operational performance indicators recorded improvement in 2011 even though the Company continuously expanded its fleet, routes and flight frequency. Favorable domestic economic condition, a combination of solid strategy among operational, commercial and services enabled the company to achieve strong results throughout the year 2011.

Armada
Walaupun tidak sebanyak di tahun 2010, Garuda Indonesia tetap melakukan peremajaan armada pesawat di tahun 2011 guna mendukung strategi pengembangan rute dan frekuensi penerbangan untuk mendukung pertumbuhan penumpang dan

Fleet
Even though not as many as that in 2010, Garuda Indonesia consistently rejuvenated its fleet in 2011 to support the route and flight frequency expansion strategy consistent with the growth in the number of passengers and cargo. Garuda Indonesia welcomed

Jaringan Internasional Garuda Indonesia
Garuda Indonesia International Network

kargo. Garuda Indonesia mendatangkan 14 buah armada baru yang terdiri dari 9 buah pesawat Boeing 737-800 Next Generation (NG) dan 2 buah Airbus A330-200 untuk melayani penerbangan *mainbrand* serta 3 buah Airbus A320 untuk melayani penerbangan *low cost carrier* (Citilink).

Namun di sisi lain, Perusahaan juga mengganti 16 buah pesawat Boeing 737 Classic di tahun 2011 demi mendukung efisiensi Perusahaan. Armada baru memungkinkan terjadinya penghematan biaya karena armada baru lebih efisien dari segi bahan bakar serta biaya pemeliharan.

Dengan demikian jumlah pesawat sebagai sarana produksi Perusahaan mencapai 87 buah di akhir Desember 2011, dimana 68 pesawat memiliki status *operating lease*, 6 pesawat *financial lease* dan 13 sisanya dimiliki oleh Perusahaan. Dengan masuknya armada baru, usia pesawat *mainbrand* menjadi lebih muda yaitu rata-rata 6,5 tahun di tahun 2011 dibandingkan dengan 8,1 tahun di tahun 2010.

14 new fleet consisting of 9 units of Boeing 737-800 Next Generation (NG) and 2 units of Airbus A330-200 to cater mainbrand services as well as 3 Airbus A320 to serve Citilink.

However on the other hand, the Company also replaced 16 new Boeing 737 Classic in 2011 to support the company's efficiency program. The new fleets allowed cost saving because the new fleets were more efficient in terms of fuel and maintenance cost.

Consequently, the number of fleet reached 87 at end December 2011, whereby 68 fleets was under operating lease status, 6 under financial lease and 13 were owned by the Company. With additional new fleets, the average age of mainbrand fleet was reduced to an average 6.5 years in 2011 compared with 8.1 years in 2010.

Operasional
Operations

Penambahan armada pesawat yang dilakukan pada gilirannya meningkatkan ASK sebesar 26% dari 24,38 miliar di tahun 2010 menjadi 30,69 miliar di tahun 2011 dan FATK dari 1.072 juta di tahun 2010 menjadi 1.386 juta di tahun 2011.

Rute dan Jaringan
Pada tahun 2011 Garuda Indonesia membuka 8 rute baru, yaitu 7 rute domestik dan 1 rute internasional. Sebagian dari rute tersebut adalah hasil pengembangan jaringan di wilayah Indonesia Timur dengan Makassar sebagai Hub, menggunakan pesawat sub-100 *seater*, yaitu: Makassar-Gorontalo, Surabaya-Ambon, Yogyakarta-Balikpapan, Makassar-Ternate, Makassar-Balikpapan. Selain rute domestik tersebut pengembangan juga dilakukan untuk rute internasional yaitu Makassar-Singapura. Pengembangan lainnya dilakukan dengan

The fleet expansion in turn increased the ASK by 26% from 24.38 billion in 2010 to 30.69 billion in 2011 and FATK from 1,072 million in 2010 to 1,386 million in 2011, respectively.

Route and Network
In 2011 Garuda Indonesia opened 8 new routes, i.e 7 domestic routes and 1 international route. Some of the routes were caused by network expansion in East Indonesian region with Makassar as a hub, using the sub-100 seaters, i.e Makassar-Gorontalo, Surabaya-Ambon, Yogyakarta-Balikpapan, Makassar-Ternate, Makassar-Balikpapan. In addition to domestic routes, international routes were also expanded, i.e Makassar-Singapore. Additional expansion was carried out using B737-800NG aircraft for Surabaya-Balikpapan and Jakarta-Manado routes.

menggunakan pesawat B737-800NG untuk rute Surabaya-Balikpapan dan Jakarta-Manado. Jumlah rute di tahun 2011 adalah 66, sedangkan destinasi baru yang diluncurkan di tahun 2011 adalah Gorontalo.

Selain melakukan ekspansi rute, Perusahaan juga meningkatkan frekuensi penerbangan, baik di sektor domestik maupun internasional guna memiliki daya saing yang kuat dan mendominasi *frequency share* di sektor domestik. Total frekuensi di tahun 2011 meningkat sebesar 26% menjadi 130.043. Jumlah frekuensi penerbangan domestik pada 2011 adalah 94.522 atau 81% dari total frekuensi penerbangan *mainbrand*. Peningkatan frekuensi ini merupakan hasil kajian Perusahaan atas permintaan terhadap sarana transportasi udara di kawasan tersebut. Sebelum melakukan pembukaan rute baru ataupun

Number of routes in 2011 was 66, while new destination launched in 2011 was Gorontalo.

Besides route expansion, the Company also increased its flight frequency for both domestic and international in order to have strong competitive advantage and to dominate the frequency share in the domestic market. Total frequency in 2011 grew by 26% to 130,043. Total frequency for domestic flight reached 94,522 in 2011 or 81% of total mainbrand's flight frequencies. The increase in frequency was a result of the company's study on the demand for air transport in the region. Before opening new routes or increase frequency, the company always conducted feasibility study

Operasional
Operations

peningkatan frekuensi, Perusahaan senantiasa melakukan studi kelayakan guna memastikan bahwa penambahan rute dan peningkatan frekuensi ini akan berdampak positif terhadap kinerja operasional perusahaan.

to ensure that route expansion and increase in frequency can bring positive impact to the company's operational performance.

Penerbangan Citilink

Pada tahun 2011 Perusahaan meningkatkan kapasitas layanan penerbangan Citilink sebagai bagian dari pengembangan usaha. Penambahan produksi penerbangan yang menyasar segmen penumpang *budget traveler–medium and high density route traffic* ini relatif seimbang dengan penambahan pada kapasitas penerbangan *mainbrand*. Pada 2011, ASK penerbangan Citilink meningkat 28,3% dibanding tahun 2010 menjadi sebesar 1.778 juta, sedangkan porsi ASK penerbangan Citilink dari jumlah ASK Perusahaan naik tipis 0,1 angka (*percentage point*) dari tahun sebelumnya menjadi 5,5%.

Citilink

In 2011, the company increased the capacity of Citilink's flight services as part of the company's business expansion. The increase in production capacity that targets to budget traveler-medium and high density route traffic was relatively balance with the increase in mainbrand's flight capacity. In 2011, ASK for Citilink expanded by 28.3% compared with that in 2010 to 1,778 million, meanwhile the proportion of Citilink's ASK to total company's ASK grew by 0.1 percentage point compared with the previous year to 5.5%.

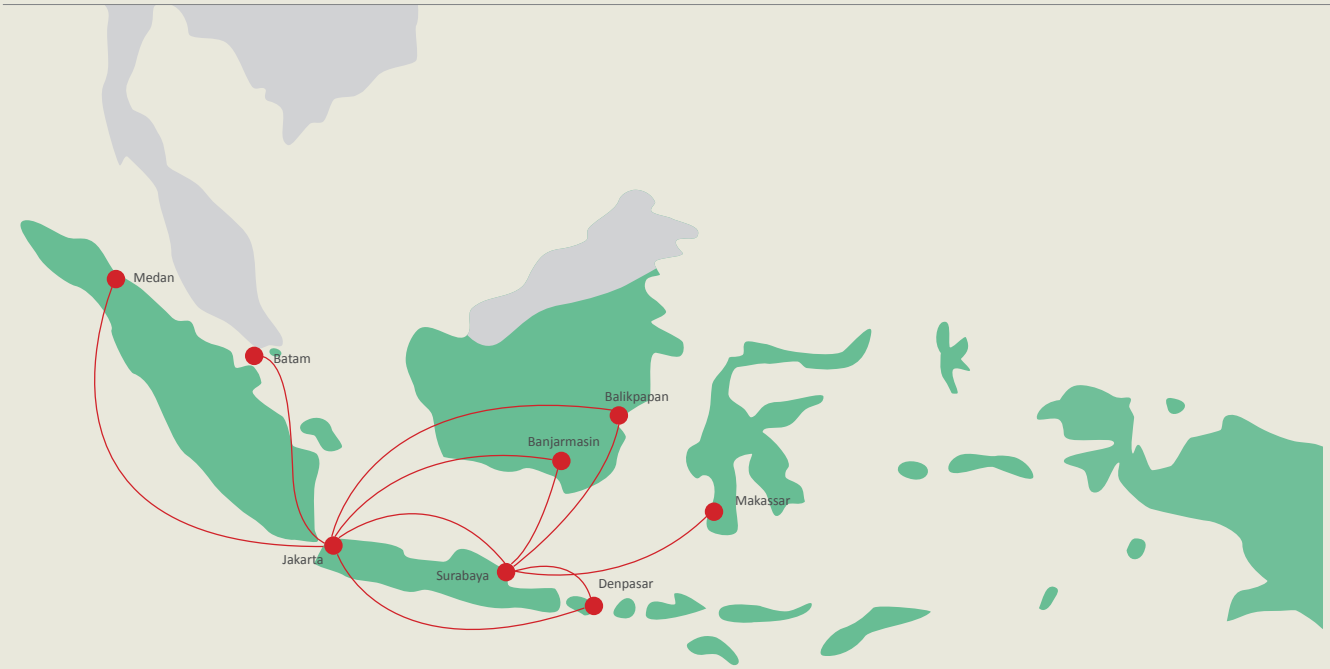
Penambahan kapasitas dilakukan dengan menambah dan menukar pesawat dengan jenis pesawat yang berkapasitas lebih besar, kecuali 1 unit Boeing 737-400 dengan kapasitas 170 kursi yang ditukar dengan 1 unit Boeing 737-300 berkapasitas 142 kursi, serta dengan meningkatkan utilisasi pesawat.

The increase in capacity was conducted by adding or replacing aircraft with wider aircraft except for 1 unit of Boeing 737-400 with 170 seat capacity which was replaced by 1 unit of Boeing 737-300 with 142 seat capacity as well as improving the aircraft utilization.

Operasional Penerbangan Citilink Tahun 2009-2011
Citilink Flight Operations 2009-2011

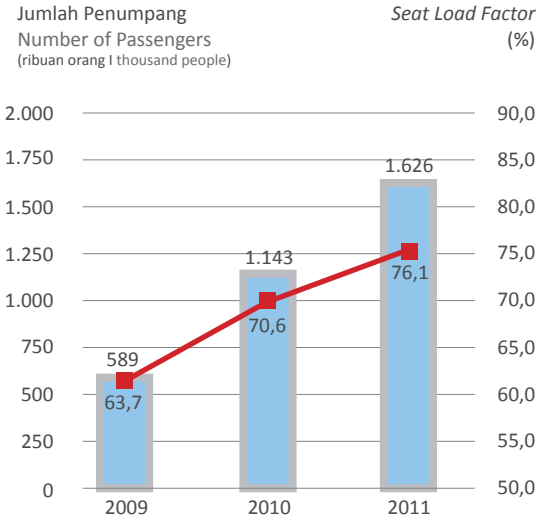
Description Uraian	Unit	2011	2010	2009	Change Perubahan 2010-2011 (%)
Jumlah pesawat per Desember 31 Number of aircraft at December 31	1	9	8	3	12,5%
Jumlah pesawat rata-rata Average number of aircraft	1	7,0	5,6	3,0	25,1%
Rute Routes	1	9	8	5	12,5%
Kota destinasi Cities served	1	8	8	6	0,0%
Rata-rata sektor Average sector length	kms	841	864	784	-2,6%
Kapasitas seat Seat capacity	thousands	2.104	1.610	1.014	30,7%
ASK	million	1.778	1.386	800	28,3%
Frekwensi Frequencies	1	13.859	10.594	6.553	30,8%
Frekwensi mingguan di Desember Weekly frequencies at December	1	376	244	152	53,9%
Jumlah penumpang Passengers	thousands	1.626	1.143	589	42,2%
Jumlah kargo Cargo carried	ton	27.802	21.260	13.043	30,8%
RPK	million	1.354	979	510	38,3%
RTK	million	144.780	106.320	56.704	36,2%
SLF	%	76,1	70,6	63,7	5,5pp
Utilisasi pesawat Aircraft utilization	hours/day	08:24	08:00	11:16	5,0%

Peta Rute Penerbangan Citilink 2011
2011 Citilink Flight Route Map



Jumlah Penumpang dan *Seat Load Factor* Penerbangan Citilink 2009-2011

Number of Passengers and Seat Load Factor of Citilink Flights 2009-2011



Selama tahun 2011, sebanyak 3 unit Airbus A320-200 dengan kapasitas 180 kursi dan 1 unit Boeing 737-300 dengan 142 kursi telah ditambahkan ke dalam armada pesawat penerbangan Citilink, sementara 3 unit Boeing 737-400 yang sebelumnya digunakan penerbangan Citilink tidak lagi digunakan mulai awal Maret 2011 lalu. Dengan demikian jumlah pesawat bertambah 1 unit dari 8 unit per akhir 2010 menjadi 9 unit per akhir tahun 2011. Armada pesawat akhir

During 2011, 3 units of Airbus A320-200 with 180 seat capacity and 1 unit of Boeing 737-300 with 142 seat capacity has been added to Citilink's fleet, while 3 units of Boeing 737-400 previously used for Citlink has no longer been used since March 2011. As such, the number of aircraft increased by 1 unit from 8 units at end 2010 to 9 units at end 2011. Fleets at end 2011 consisted of 3 units of Airbus A320, 5 units

Operasional
Operations

tahun 2011 terdiri dari 3 unit Airbus A320, 5 unit Boeing 737-300 dan 1 unit Boeing 737-400. Utilisasi pesawat tercatat 8:24 jam per hari, meningkat 5%.

Penerbangan dengan *brand* Citilink melayani 8 kota melalui 10 rute dengan rata-rata 376 kali keberangkatan pesawat seminggu pada bulan Desember 2011. Rute-rute yang dilayani adalah Jakarta-Balikpapan, Jakarta-Banjarmasin, Jakarta-Batam, Jakarta-Denpasar, Jakarta-Medan, Surabaya-Balikpapan, Surabaya-Banjarmasin, Surabaya-Jakarta, Surabaya-Denpasar, dan Surabaya-Makassar.

Sejalan dengan restrukturisasi manajemen dan perbaikan di semua aspek bisnis, kepercayaan pelanggan penumpang dapat ditingkatkan sebagaimana jumlah penumpang meningkat 42,2% menjadi 1.626 ribu orang pada tahun 2011 dan *seat load factor* naik 5,5 angka menjadi 76,1% (lihat Gambar Jumlah Penumpang dan *Seat Load Factor* Penerbangan Citilink Tahun 2009-2011). *Brand refreshment* dan peningkatan layanan telah pula mendorong perolehan penghargaan "*Leading Low Cost Airline 2011/2012*" dari The Indonesian Travel and Tourism Awards yang diterima pada November lalu.

Aircraft Availability
Ratio Aircraft Availability mengalami peningkatan dari 99,40 % di tahun 2010 menjadi 99,46% di tahun 2011 terutama disebabkan oleh pencapaian aircraft availability yang cukup tinggi pada pesawat Boeing 737-800 NG. Sementara itu *ratio aircraft availability* untuk pesawat Airbus A330-300/200 mengalami sedikit penurunan karena adanya beberapa komponen pesawat yang harus mengalami penggantian.

Cabin Achievement
Selama tahun 2011 pencapaian *Cabin Functionality, Cabin Interior Appearance,* dan *Exterior Appearance* mengalami peningkatan menjadi masing-masing sebesar 99,8%, 90,9 % dan 91,1% di tahun 2011 dibandingkan dengan 99,3%, 90,3% dan 91,1 % di tahun 2010.

of Boeing 737-300 and 1 unit of Boeing 737-400. Aircraft utilization recorded at 8:24 hours per day, increased by 5%.

The flight services with Citilink's brand covered 8 cities via 10 routes with an average 376 times departure a week on December 2011. Routes served were Jakarta-Balikpapan, Jakarta-Banjarmasin, Jakarta-Batam, Jakarta-Denpasar, Jakarta-Medan, Surabaya-Balikpapan, Surabaya- Banjarmasin, Surabaya-Jakarta, Surabaya-Denpasar, and Surabaya-Makassar.

As a result of management restructuring and improvement at all business aspects, the confidence from the customers improved as reflected on the increase in the number of passengers by 42.2% to 1,626 thousand people in 2011 and rising seat load factor by 5.5 points to 76.1%. Brand refreshment and service improvement has also supported the acquisition of new award "Leading Low Cost Airline 2011/2012" from The Indonesian Travel and Tourism Awards received on November last year.

Aircraft Availability
Aircraft Availability ratio increased from 99.40% in 2010 to 99.46% in 2011 particularly caused by the achievement of high aircraft availability for Boeing 737-800NG aircraft. Meanwhile, aircraft availability ratio for Airbus A 330-300/200 posted a decline as some aircraft components have to be replaced.

Cabin Achievement
During 2011, the Cabin Functionality, Cabin Interior Appearance and Exterior Appearance posted an increase by 99.8%, 90.9% and 91.1% in 2011 compared with 99.3%, 90.3 and 91.1% in 2010.

Kinerja Operasional

Penerapan strategi yang menyeluruh di tahun 2011 menyebabkan perbaikan indicator kinerja operasional seperti *On Time Performance* (OTP), utilisasi pesawat, produktivitas awak kokpit serta efisiensi biaya.

- ***On Time Performance***
  Di tahun 2011, tingkat OTP Garuda Indonesia tercatat sebesar 85,68%, mengalami peningkatan dibandingkan dengan 80,15% di tahun 2010. Jika memperhatikan OTP di setiap bandara, maka bandara internasional, Narita merupakan bandara dengan OTP tertinggi yaitu 96,76%, sedangkan Jeddah merupakan bandara dengan OTP terendah, yaitu 37,30%. Untuk bandara domestik, OTP tertinggi adalah Ambon yaitu 94,19%, sementara bandara dengan OTP terendah adalah Pangkal Pinang sebesar 78,09%.

Operational Performance

The implementation of thorough strategy in 2011 caused improvement in operating performance indicators like On Time Performance (OTP), aircraft utilization, cockpit crew productivity and cost efficiency.

- **On Time Performance**
  In 2011. Garuda Indonesia's OTP was recorded at 85.68%, an increase from 80.15% in 2010. The breakdown of OTP by every airport showed that international airport Narita posted the highest OTP level of 96.76% while Jeddah was the lowest at 37.30%. For domestic airports, the highest OTP was recorded by Ambon of 94.19% while the lowest was Pangkal Pinang by 78.09%.

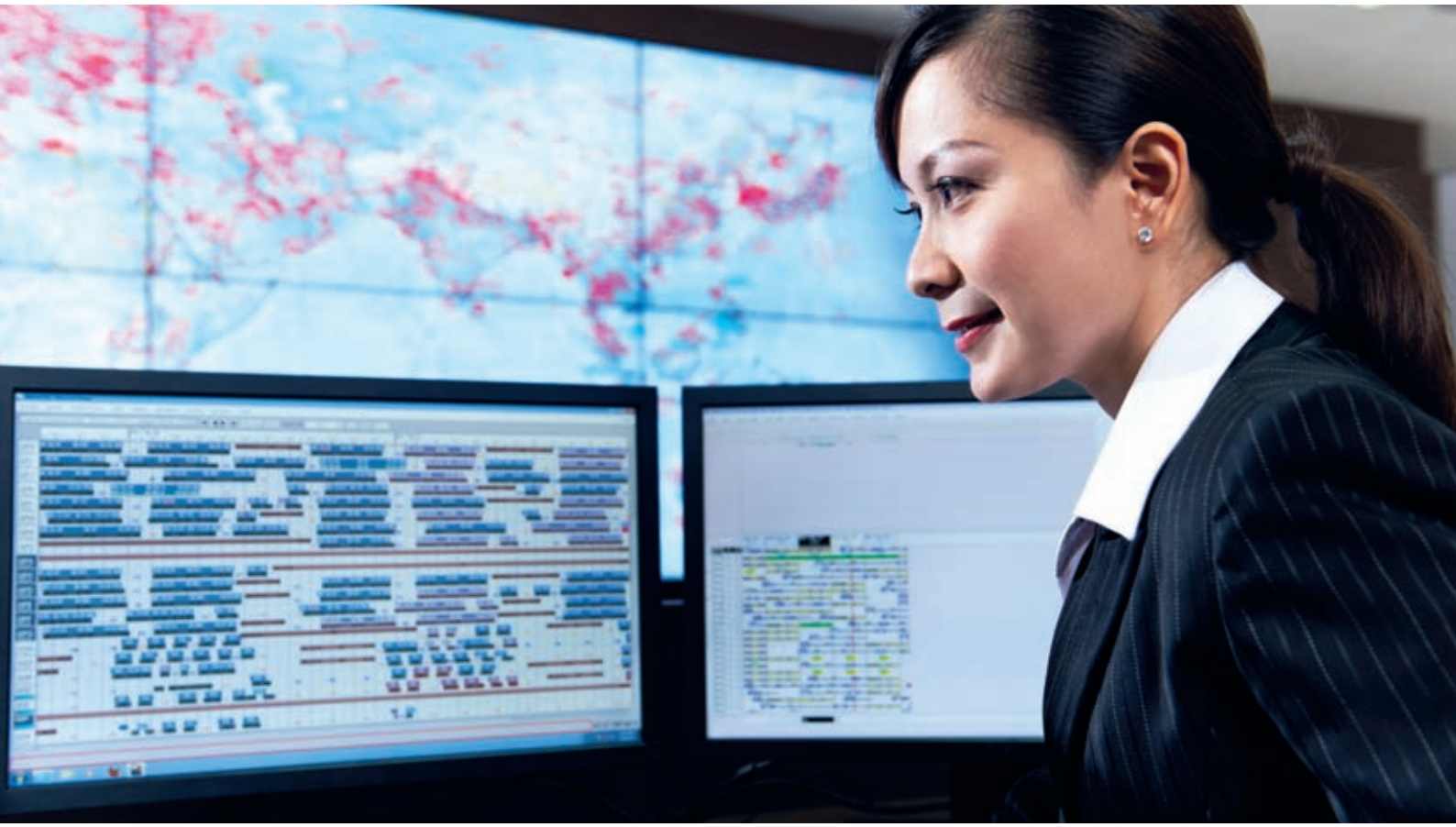
Operasional
Operations

Penyebab keterlambatan antara lain adalah *factor Airport Facilities* 7,34%, Teknik 1,69% dan *Flight Operations* 1,44%. Perbaikan tingkat OTP dilakukan dengan peningkatan *operational monitoring and control* serta dengan *station management control*. Selain itu Garuda Indonesia juga melakukan program OTP *enhancement* dan monitoring terhadap 3 faktor utama penyebab keterlambatan yaitu *airport facilities*, teknik, dan *flight operations*.

Among the reasons for the delay were airport facilities 7.34%, technique 1.69% and flight operation 1.44%. Improvement in OTP was carried out by strengthening operational monitoring and control as well as applying station management control. In addition, Garuda Indonesia also carried out OTP enhancement and monitoring program on 3 major factors affecting the delay: airport facilities, technique and flight operations.

- **Utilisasi Pesawat**
  Secara rata-rata utilisasi pada tahun 2011 mengalami kenaikan bila dibandingkan tahun 2010 dari rata-rata 9:23 jam per hari di tahun 2010 menjadi 10:40 jam per hari di tahun 2011. Kenaikan yang cukup signifikan terjadi pada tipe pesawat Boeing 737-800 NG dan Airbus akibat adanya penambahan rute-rute baru yang diterbangi oleh pesawat tersebut.

- **Aircraft Utilization**
  In general, aircraft utilization increased from an average of 9:23 hours per day in 2010 to an average of 10:40 hours per day in 2011. A significant increase occurred at Boeing 737-800 NG and Airbus as a result of the route expansion for those aircrafts.



Walaupun secara umum rata-rata utilisasi meningkat namun beberapa tipe pesawat mengalami penurunan utilisasi seperti pesawat Boeing 737-400 dan Boeing 747-400. Hal ini disebabkan untuk Boeing 747-400 karena pengurangan rute area Middle East dan untuk Boeing 737-400 karena pengurangan frekuensi seiring dengan proses *replacement* Boeing 737-800 NG. Di masa datang, untuk menaikkan tingkat utilisasi pesawat, Garuda Indonesia akan terus mengembangkan rute dan jaringan penerbangannya ke seluruh propinsi di Indonesia.

Despite a general increase in aircraft utilization some aircraft actually recorded a decline in its utilization rate, like Boeing 737-400 and Boeing 747-400. For Boeing 747-400, this was due to a route cut for Middle East area while for Boeing 737-400 this was due to a frequency cut following the replacement process with Boeing 737-800 NG. In the future, to improve the aircraft utilization, Garuda Indonesia will continue expanding its routes and network to all provinces throughout Indonesia

- **Produktivitas Awak Kokpit dan Awak Kabin**

  Jumlah Pilot dan Co Pilot tahun 2011 tercatat sebanyak 945 orang, mengalami peningkatan dibandingkan 676 orang di tahun 2010. Peningkatan ini seiring dengan peningkatan jumlah armada serta rute dan frekuensi penerbangan. Produktivitas awak kokpit tercatat sebesar 65 jam dan 57 menit di tahun 2011, lebih tinggi dibandingkan tahun sebelumnya yang sebesar 62 jam 10 menit. Peningkatan produktivitas ini dimungkinkan oleh kenaikan produksi sebesar 27%.

- **Cockpit Crew and Cabin Crew's Productivity**

  Number of pilot and co-pilot in 2011 reached 945 people, an increase from 676 people in 2010. Such increase was consistent with the increase in the number of fleets, routes and flight frequency. Cockpit crew's productivity was recorded at 65 hours and 57 minutes in 2011, an increase compared with a previous year of 62 hours 10 minutes. The increase in productivity was enabled by an increase in production by 27%.

Sementara itu jumlah awak kabin Garuda Indonesia tercatat sebanyak 2.289 orang di tahun 2011, meningkat dibandingkan dengan 1.986 orang di tahun 2010. Produktivitas awak kabin tercatat sebesar 79 jam per bulan. Jumlah ini mengalami peningkatan dibandingkan tahun 2010 yang sebesar 72,18 jam per bulan.

Meanwhile, number of cabin crew in Garuda Indonesia was recorded at 2,289 people in 2011, increased from 1,986 people in 2010. The cabin crew's productivity was recorded at 79 hours per month, increased from 72.18 hours per month in 2010.

- **Efisiensi Biaya**

  Efisiensi biaya yang diperoleh pada tahun 2011 mencapai Rp81,1 miliar, mengalami peningkatan 77% dibandingkan tahun sebelumnya yang sebesar Rp45,7 miliar. Efisiensi ini diperoleh dari optimalisasi penggunaan GPU (*Ground Power Unit*), pencapaian *Economical Tanking*, pencapaian *Centralized Flight Planning* dan *Desentralisasi Certificate of Authorization* (CoA).

- **Cost Efficiency**

  Cost efficiency obtained in 2011 recorded at Rp81.1 billion, an increase by 77% compared with the previous year of Rp45.7 billion. Efficiency was achieved by optimizing the utilization of Ground Power Unit (GPU), Economical Tanking, Centralized Flight Planning and Decentralization of Certificate of Authorization.

Sementara itu, *Flight Fuel Conservation* berhasil menghemat penggunaan bahan bakar pada tahun 2011 sebesar 22,01 juta liter, lebih tinggi 1,5% dibandingkan tahun sebelumnya yang sebesar 21,69 juta liter. Total pemakaian bahan bakar pada tahun 2011 tercatat sebesar

Meanwhile, Flight Fuel Conservation has successfully reduced the jet fuel consumption by 22.01 million liter in 2011, an increase of 1.5% compared with previous year of 21.69 million liter. Total jet fuel consumption was 1,104 million liter in 2011, increased from 896 million liter in

Operasional
Operations

1.104 juta liter, meningkat dibandingkan 896 juta liter di tahun 2010. Peningkatan pemakaian bahan bakar ini disebabkan oleh peningkatan produksi dimana *flight frequency* mengalami peningkatan dari 102.724 menjadi 130.043. *Available Tonne Kilometer* (ATK) dari 3,4 miliar menjadi 4,3 miliar dan *Revenue Tonne Kilometer* (RTK) dari 2,1 miliar menjadi 2,6 miliar.

2010. The increase in jet fuel consumption was a result of an increase in production consistent with the growing flight frequency from 102,724 to 130,043, increasing Available Tonne Kilometer (ATK) from 3.4 billion to 4.3 billion and expanding Revenue Tonne Kilometer from 2.1 billion to 2.6 billion.

Aspek Keselamatan Penerbangan
Garuda Indonesia bertekad menjaga reputasinya di industri penerbangan melalui investasi yang berkesinambungan dengan tetap memperhatikan aspek keselamatan dan keamanan sebagaimana IOSA Standard. Program IOSA ini dirancang oleh IATA sebagai standar acuan dalam mengevaluasi kepatuhan maskapai penerbangan terhadap kualitas

Flight Safety
Garuda Indonesia committed to maintain its reputation in the airline industry through continuous investment without sacrificing safety and security aspects in accordance with IOSA Standard. IOSA standard is designed by IATA as a reference in evaluating commercial flight compliance toward the

penerbangan dan standar keamanan. Program IOSA mencerminkan komitmen anggota IATA terhadap aspek keselamatan dan menunjukkan kualitas para anggota IATA.

Garuda Indonesia secara konsisten menerapkan *Safety Management System* (SMS) sebagai salah satu inisiatif untuk meningkatkan kinerja keselamatan sebagai bagian dari upaya mengurangi insiden dan mencegah kecelakaan. Tingkat insiden merupakan salah satu indikator kinerja keselamatan penerbangan yang menunjukkan tingkat keselamatan yang dicapai oleh penerbangan komersial. Tingkat insiden per 1.000 kedatangan di tahun 2011 adalah 0,31 atau lebih rendah dibandingkan dengan tingkat insiden di tahun 2010 yang sebesar 0,37. Sejalan dengan penerapan *Safety Management System*, laporan Operational Hazard diperkenalkan di Garuda Indonesia sebagai salah satu cara komunikasi analisa risiko dan identifikasi dalam rangka mengurangi insiden atau mencegah kecelakaan. Kesadaran akan keselamatan di kalangan karyawan menunjukkan perkembangan positif sebagaimana tercermin dari peningkatan jumlah laporan keselamatan di periode 2011 yang mencerminkan budaya pemberitahuan dan pelaporan yang telah terbentuk dengan baik di Garuda Indonesia.

Rencana di Tahun 2012

Di tahun 2012 Perusahaan akan terus mengurangi tingkat insiden melalui penerapan *Safety Management System*, meningkatkan kesadaran akan keselamatan dan meningkatkan kinerja awak kokpit melalui perbaikan kualitas pelatihan. Selain itu, Perusahaan juga akan meningkatkan *On Time Performance* antara lain melalui koordinasi dengan seluruh unit terkait dan meningkatan kualitas manajemen keterlambatan yang baik untuk mengurangi keterlambatan lebih dari 3 jam.

Perusahaan juga akan terus memenuhi persyaratan untuk sebagai Operator IOSA yang akan berakhir tanggal 8 September 2012 serta mempertahankan keanggotaan IATA. Dalam rangka program konservasi bahan bakar, perusahaan akan mengoptimalkan penggunaan GPU, menerapkan konservasi bahan bakar pesawat dan menerapkan *economical tanking*. Dalam rangka program efisiensi, Perusahaan akan menerapkan perencanaan *flight* yang tersentralisasi dan menerapkan *crew transport ritase model*, yaitu

quality of flight and safety standard. IOSA program reflects the commitment of IATA members on safety aspect and affirms the quality of IATA members.

Garuda Indonesia consistently implements Safety Management System (SMS) as one of the initiatives to improve safety performance in order to reduce incident and prevent accident. Level of incident is one of the indicators for flight safety performance which reflects safety level that can be achieved by commercial flight. Incident level per 1000 arrival in 2011 was 0.31 or lower than that in 2010 of 0.37. Consistent with the implementation of Safety Management System, Operational Hazard report has also been introduced in Garuda Indonesia as a communication tool for risk analysis and identification in order to reduce incident or prevent accidents. Awareness on safety among employees showed positive trend as reflected on the improvement in the number of safety reports for the period of 2011, which reflected reporting culture which had been well established in Garuda Indonesia.

Outlook for 2012

In 2012 the Company will continue reducing its incident level through Safety Management System implementation, increasing awareness on safety and improving the performance of its cockpit crew through better quality of training.
Moreover, the company will also increase its On Time Performance through coordination with all related units and improve the quality of delay management to reduce delay exceeding 3 hours.

In addition, the Company will also continuously meet the requirement as IOSA Operator which will end 8 September 2012 and maintain its IATA membership.
Related to fuel conservation program, the company will optimize its GPU utilization, implement jet fuel conservation and apply economical tanking.
In terms of efficiency program, the company will implement centralized flight planning and crew transport ritase model, which is a payment method

Operasional
Operations

metode pembayaran atas pembiayaan penjemputan kru dalam sistem paket, dimana biaya tol dan taksi sudah termasuk *service fee*.

Program Penerbangan Haji
Sejalan dengan program kerja tahun 2011 yang merupakan kelanjutan dari program kerja sebelumnya, penerbangan haji juga merupakan salah satu program yang terus menerus ditingkatkan kinerjanya melalui peningkatan pendapatan dan pengelolaan biaya secara lebih efektif dan efisien.

Dalam pelaksanaan penerbangan Haji 1432 H ini, untuk Phase I (*Phase* Keberangkatan), Garuda Indonesia berhasil mencapai tingkat ketepatan penerbangan (*On Time Performance*) sebesar 96,99%, sementara tingkat ketepatan penerbangan untuk Phase II (*Phase* Kepulangan) adalah sebesar 69,46%, mengalami peningkatan dibandingkan tahun lalu. Peningkatan ketepatan waktu penerbangan phase pemulangan tersebut salah satunya adalah digunakannya *West Terminal* Bandara King Abdul Aziz Jeddah. Dengan penggunaan *West Terminal* ini penumpukan penumpang yang disebabkan oleh antrian *gate* seperti yang terjadi pada tahun-tahun sebelumnya dapat dikurangi.

Pelaksanaan Penerbangan Haji 1432 H/2011 Garuda Indonesia dimulai pada tanggal 2 Oktober hingga 31 Oktober 2011 (*Phase* I/Keberangkatan), sementara Phase II/Kepulangan dilaksanakan pada tanggal 11 November hingga 11 Desember 2011. Penerbangan langsung ke Madinah hanya dilayani untuk embarkasi Jakarta (periode 1-19 Oktober 2011), dan kembali pulang ke Indonesia langsung dari Madinah pada 29 November-11 Desember 2011.

Pada tahun 2011, Garuda Indonesia menerbangkan 113.360 jemaah haji yang tergabung dalam 299 kelompok terbang (kloter) dari 9 embarkasi, yaitu Banda Aceh, Medan, Padang, Palembang, Jakarta, Solo, Banjarmasin, Balikpapan, dan Makassar. Dalam pelaksanaan penerbangan haji ini, Garuda Indonesia mengoperasikan 14 pesawat berbadan lebar terdiri dari tiga pesawat B747-400, satu pesawat B767-300 ER, dua pesawat A330-300 dan delapan pesawat A330-200. Pesawat-pesawat tersebut rata rata berusia muda produksi di atas tahun 1994 dan bahkan ada pesawat yang diproduksi pada tahun 2010.

on pick up crew services in a package that already covered toll and taxi fares as part of the services fees.

Hajj Flight Program
Referring to the work program for 2011 which was a continuation of the previous work program, hajj flight also became one of the programs which performance had to be continuously improved through an increase in revenue and effective and efficient cost management.

For the first phase (departure phase) of hajj program for 1432 H, Garuda Indonesia managed to record On Time Performance of 96.99%. Meanwhile On Time Performance for second phase (arrival phase) was 69.46%, an improvement compared with the previous year. The increase in OTP for the arrival phase was partly due to the utilization of West Terminal King Abdul Aziz Jeddah airport. With the operation of this terminal, the concentration of passengers caused by gate queuing as occurred in previous years can be minimized.

Garuda Indonesia's Hajj program for 1432 H/2011 started from 2 October until 31 October 2011 (Phase I/departure) while Phase II/Arrival started from 11 November until 11 December 2011. The direct flight to Medina only served by Jakarta embarkation (period 1-19 October 2011) and arrival back to Indonesia directly from Medina occurred on 29 November – 11 December 2011.

In 2011 Garuda Indonesia carried 113,360 hajj Pilgrims belong to 299 groups from 9 hajj embarkation in Indonesia: Banda Aceh, Medan, Padang, Palembang, Jakarta, Solo, Banjarmasin, Balikpapan and Makassar. To support this program, Garuda Indonesia operated 14 wide body aircraft consisting of 3 units of B747-400, 1 unit of B767-300ER, 2 units of A330-300 and 8 units of A330-200. These aircrafts were produced in 1994 and above, even there was aircraft produced in 2010.

Pada kegiatan *Continual Improvement Program* operasional haji 1432H dilakukan audit sertifikasi Sistem Manajemen Mutu ISO 9001-2008 oleh pihak badan sertifikasi SGS Indonesia dengan hasil *zero major finding*, hal ini selain untuk memenuhi tuntutan dalam UU perlindungan konsumen, juga sebagai komitmen Unit Haji yang berupaya keras untuk selalu memberikan jaminan pelayanan yang terbaik kepada para pelanggan sekaligus memberikan hasil yang terbaik bagi perusahaan. Sementara itu dalam pelaksanaan program *Safety & Security* Dinas Haji Garuda Indonesia mengacu kepada program IOSA yang telah dicanangkan oleh Perusahaan.

For Continual Improvement Program at hajj operation 1432H, the ISO 9001-2008 Quality Management System audit certification had been performed by SGS Indonesia with zero major finding result. Apart from meting the requirement stipulated by the Law of Customer Protection, this audit also reflected the Hajj Department's strong commitment to provide the best services to the customers as well as to offer the best performance for the Company. Meanwhile for Safety & Security program, Hajj Department of Garuda Indonesia referred to IOSA program which has been promoted by the Company.

Layanan
Services

Perusahaan mengembangkan visi yang berfokus pada pelanggan sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas layanannya. Salah satu realisasinya adalah diluncurkannya konsep layanan "Garuda Indonesia Experience."

The company develops a vision that focuses on customers as an effort to improve its service quality. One of its manifestations is the launching of "Garuda Indonesia Experience" service concept.

Penurunan Komplain
Decline in Complaints

23%

Peningkatan *Compliment*
Increase in Compliment

58%

Layanan
Services

Garuda Indonesia memiliki komitmen tinggi untuk meningkatkan kualitas layanan kepada pelanggan, sesuai dengan salah satu nilai Perusahaan (*corporate values*), yaitu *customer centricity*. Garuda Indonesia selalu menempatkan pelanggan sebagai pusat perhatian. Perusahaan menyusun layanan secara menyeluruh dengan mengidentifikasikan interaksi yang mungkin terjadi antara karyawan dengan pelanggan, dimulai dari *pre-journey*, *pre-flight, inflight*, *post flight* hingga *post journey*. Setelah aspek perencanaan selesai, maka pengawasan atas kualitas layanan yang diberikan dilakukan secara ketat sehingga penilaian pelanggan yang baik terhadap Perusahaan dapat dicapai.

Garuda Indonesia has a high commitment to improve the service quality to its customers, consistent with one of the company's corporate values, i.e customer centricity. Garuda Indonesia always places customers as a focus of attention. The company designed services concept thoroughly by identifying interaction among employees and customers, starting from pre-journey, pre-flight, post flight until post journey. After the planning aspect is completed, the control of the service quality will be conducted strictly, thus a good customer rating toward the company can be achieved.

Perusahaan aktif meluncurkan berbagai program sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas layanan kepada pelanggan, dimulai dari pengembangan visi yang berfokus pada pelanggan; mendorong inovasi untuk menghasilkan *high value added products* hingga merintis budaya *service excellence*, serta perampingan proses bisnis untuk mempercepat pelayanan.

The company actively launched various programs to improve its services quality to the customers, starting from customer-focused vision, encouraging innovation to produce high value added products, promoting excellence culture and streamlining business processes.

Dimulai sejak tahun 2009, Garuda Indonesia meluncurkan layanan baru, "Garuda Indonesia Experience", sebuah konsep layanan yang mengandalkan keramahtamahan Indonesia. Ini sejalan dengan visi Perusahaan yaitu menjadi perusahaan penerbangan yang handal dengan menawarkan layanan yang berkualitas kepada masyarakat dunia dengan menggunakan keramahan Indonesia. Garuda Indonesia mengemban misi khusus sebagai Perusahaan penerbangan pembawa bendera bangsa Indonesia yang mempromosikan Indonesia kepada dunia. Konsep keramahtamahan Indonesia ini kemudian diterjemahkan ke dalam ikon-ikon yang mengandalkan panca indera manusia, yaitu:

- ***Sight:*** penggunaan bahan dan ornamen khas Indonesia untuk interior pesawat maupun seragam awak kabin.
- ***Taste:*** Menyuguhkan kekayaan cita rasa Indonesia dalam makanan dan minuman yang disediakan kepada penumpang dengan memperhatikan masukan pelanggan yang setiap tahunnya selalu di evaluasi melalui kuesioner.
- ***Scent:*** Peluncuran Garuda Indonesia Aromatic fragrance pada 11 Oktober 2011 yang

Starting from 2009, Garuda Indonesia has launched a new service concept, "Garuda Indonesia Experience", a service that relies on the Indonesian hospitality. This is consistent with the company's vision to become a strong distinguished airline through providing quality services to serve people and goods around the world with Indonesian hospitality. Such Indonesian hospitality concept was then translated into services that delighted the five senses, including

- **Sight:** the use of materials and ornament uniquely owned by Indonesia for aircraft's interior as well as cabin crews' uniform.
- **Taste:** the provision of the richness taste of Indonesian food and beverage to the passengers and respond to the customers' feedback which evaluated annually through questionnaires.
- **Scent:** the launching of Garuda Indonesia aromatic fragrance on 11 October 2011 which

merupakan campuran buah cengkeh dan rempah-rempah yang digunakan sebagai wewangian resmi Garuda Indonesia di dalam pesawat, *lounge* dan seluruh kantor penjualan, bekerja sama dengan Mustika Ratu.

- ***Sound:*** Peluncuran "Sound of Indonesia" pada 11 Oktober 2011 dimana Garuda Indonesia bekerja sama dengan komposer Indonesia Addie MS yang membuat aransemen musik tradisional Indonesia untuk diperdengarkan di dalam pesawat, *lounge* dan kantor penjualan Garuda Indonesia.
- ***Touch:*** Keramahan yang ditunjukkan di setiap layanan insan Garuda Indonesia yang mengutamakan kepuasan pelanggan. Layanan tersebut dilakukan dengan profesional, handal, kompeten dan *helpful*.

was a mixture of cloves and spices. It is used as the official fragrance of Garuda Indonesia at the aircraft, lounge and all sales outlets, collaborated with Mustika Ratu.

- **Sound:** the launching of 'Sound of Indonesia" on 11 October 2011 whereby Garuda Indonesia collaborated with Indonesian composer Addie MS, who arranged Indonesian folk song to be played in the aircraft, lounge and all sales outlets of Garuda Indonesia.
- **Touch:** the hospitality showed at all services point by Garuda Indonesia's people who focusses on customer satisfaction. These services are rendered in professional, reliable, competent and helpful.

Layanan
Services

Konsep ini diterima dengan baik oleh pelanggan dan berhasil meningkatkan citra Garuda Indonesia di mata pelanggan. Selain itu, auditor eksternal Skytrax juga memberikan peringkat bintang 4 kepada Garuda Indonesia yang menunjukkan peningkatan signifikan di berbagai aspek layanan dibandingkan hasil SkyTrax Audit sebelumnya.

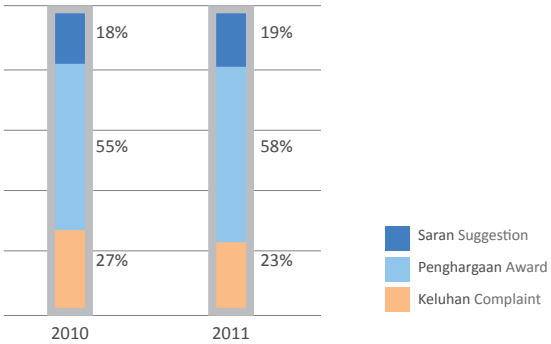
These concepts have been widely accepted by customers and have successfully improved the image of Garuda Indonesia in the mind of its customers. In addition to that, external auditor SkyTrax also gave 4 star rating to Garuda Indonesia which showed significant improvement at all services aspects compared with the results of SkyTrax Audit previously.

Di tahun 2011, konsep layanan Garuda Indonesia Experience terus dikembangkan ke fase berikutnya. Beberapa konsep produk/layanan yang mulai dirancang, diuji coba dan/atau diluncurkan di tahun 2011 antara lain adalah:

- Penambahan pilihan makanan di rute Jakarta-Singapura yang memperoleh sambutan positif dari para penumpang.
- Persiapan konsep layanan untuk pesawat sub-100 *seaters*/pesawat Bombardier CRJ 1000 NextGen yang akan mulai diterbangkan akhir 2012 dari hub Makassar.
- Konsep layanan *Ultra Long-Haul Service* untuk pesawat B777-300ER yang akan diimplementasikan di tahun 2013.
- Finalisasi rancangan *Premium Check In* dan *Departure Gate Counter* di *main base* Cengkareng. Rancangan ini akan dijalankan di tahun 2012.
- Peningkatan kualifikasi standar awak kabin agar dapat mencapai bintang 4,5 versi Skytrax.

In 2011, Garuda Indonesia Experience service concept has moved into the next stage. Some products/services have been arranged, tested and/or launched during 2011, which included:

- Additional food selection for Jakarta-Singapore route which obtained positive responses from the passengers.
- Preparation of service concept for sub-100 seaters Bombardier CRJ 1000 NextGen which will start its operation end of 2012 from Makassar hub.
- Service concept Ultra Long-Haul service for B777-300ER aircraft will be implemented in 2013
- Finalization of design for Premium Check-In and Departure Gate Counter at Cengkareng main base. This design will be implemented in 2012.
- Improvement in cabin crews standard qualification to be able to reach 4.5 stars based on SkyTrax.



- Peningkatan pelayanan dalam pesawat oleh awak kabin Garuda Indonesia dengan *multi-nationality* dan *multi-ethnic.*
- Peningkatan kualitas layanan *inflight meal service* dalam bentuk pengembangan pilihan dan inovasi hidangan baru.

- Improvement in services in the aircraft by Garuda Indonesia's cabin crews who are multi-national and multi-ethnic.
- Improvement in the quality of in-flight meal services by expanding choices and offering innovation for new meal.

Disamping melibatkan panca indera, konsep "Garuda Indonesia Experience" juga harus memiliki nilai-nilai dasar sebagai berikut: *on time and safety* (untuk produk), cepat dan tepat (untuk proses), bersih dan nyaman (untuk premises) serta handal, profesional, kompeten dan *helpful* (untuk staf). Konsep ini diterima dengan baik oleh pelanggan dan berhasil meningkatkan citra Garuda Indonesia di mata para pelanggan.

Sejalan dengan program peningkatan pelayanan yang terus dilaksanakan, khususnya dalam memberikan kemudahan bagi para pengguna jasa dalam melakukan penerbangan dengan Garuda Indonesia, perusahaan meresmikan pembukaan Garuda Indonesia *Service Gallery*, fasilitas layanan terbesar dan terlengkap di Indonesia yang berlokasi

Apart from involving the five senses, "Garuda Indonesia Experience" concept also has to carry basic values as follows: on time safety (for product), prompt and precise (for process), clean and comfortable (for premise), reliable, professional, competent and helpful (for staff). These concepts have been widely accepted by customers, thus have successfully improved the image of Garuda Indonesia in the mind of its customers.

Consistent with service improvement program which has been continuously carried out, particularly to offer convenience for the customers travelling with Garuda Indonesia, the company inaugurated the opening of Garuda Indonesia's Service Gallery, the biggest and most complete service facility in

Layanan
Services

di Senayan City, Jakarta. Selain di Senayan City, Perusahaan sesungguhnya juga telah memiliki *Service Gallery* di kawasan Nusa Dua Bali untuk melayani para pengguna jasa yang melakukan perjalanan bisnis dan wisata ke Bali, serta rencana pengembangan di kota-kota besar lainnya.

Indonesia, which is located in Senayan City, Jakarta. Besides Senayan City, the company actually has a service gallery in Nusa Dua Bali to serve customers who travel for business and tourism to Bali, and plan to develop in other big cities.

Sebagai bagian dari upaya peningkatan layanan, Garuda Indonesia juga telah memindahkan layanan dan operasinya di Bandara Changi Singapura dari Terminal 1 ke Terminal 3 yang lebih lengkap dan lebih nyaman. Terminal 3 Changi Singapura saat ini dianggap sebagai salah satu terminal paling mewah di dunia.

As part of service improvement, Garuda Indonesia has also relocated its services and operations in Changi Airport Singapore from terminal 1 to terminal 3, which was more comprehensive and more convenient. Terminal 3 of Changi Singapore is currently considered as one of the most luxurious terminal in the World.

Upaya Perusahaan untuk meningkatkan layanan memperoleh apresiasi dari banyak pihak sebagaimana tercermin dari penghargaan yang diperoleh Perusahaan di tahun 2011, seperti dari Frontier Consulting Group dan majalah SWA: Indonesian Customer Satisfaction Award (ICSA) 2011 "The Best in Achieving Total Customer Satisfaction" dan Service Quality Awards 2011: "Domestic & International Airline Services."

The company's efforts to improve its service obtained appreciation from many parties, as reflected on the awards received by the company in 2011, such as from Frontier Consulting Group and SWA Magazine: Indonesian Customer Satisfaction Award (ICSA) 2011 "The Best In Achieving Total Customer Satisfaction" and Service Quality Awards 2011: "Domestic & International Airlines Services."

Indeks Kepuasan Pelanggan
Kepuasan pelanggan merupakan target dari berbagai peningkatan layanan yang dilakukan. Untuk itu, Perusahaan secara berkala mengukur indeks kepuasan pelanggan melalui survei *onboard* yang terdapat di Inflight Magazine. Berdasarkan hasil pengukuran, sejalan dengan peningkatan layanan, indeks kepuasan pelanggan tercatat sebesar 84,8 di tahun 2011, mengalami peningkatan jika dibandingkan dengan 82,9 di tahun 2010. Indeks kepuasan ini digunakan sebagai dasar pantauan atau *warning* sejauh mana tingkat kepuasan layanan yang diterima pelanggan. Selain untuk memantau tingkat layanan, indeks ini juga digunakan sebagai dasar untuk mengembangkan layanan yang baru sesuai harapan pelanggan dan meningkatkan kemampuan sumber-sumber layanannya.

Customer Satisfaction Index
Customer Satisfaction was the objective of numerous initiatives to improve services. Therefore, the company periodically measures customer satisfaction index through an onboard survey which is presented in the Inflight Magazine. Based on the measuring results, consistent with service improvement, customer satisfaction index recorded at 84.8 in 2011, an increase compared with 82.9 in 2010. Satisfaction index served as the basis for monitoring or warning on the service level received by the customers. In addition to monitoring the level of services, this index is also used as a basis to develop new services according to customers' expectation and enhance the ability of the sources of its services.

Feedback Performance
Komitmen yang tinggi terhadap layanan membuat Perusahaan menerapkan sistem yang memungkinkan diperolehnya *feedback* dari para pelanggan. Perusahaan menyediakan beberapa jalur komunikasi untuk mengakomodasi penilaian dari para pelanggan terhadap layanan Perusahaan. Penilaian ini disebut

Feedback Performance
Strong commitment toward services pushed the Company to apply system which allows feedback from the customers. The company provides multiple communication channels to enable customers giving evaluation on the service quality. This assessment is called Customer Voice, which can be delivered via

Customer Voice, yang dapat disampaikan melalui *e-mail*, *Call Center, Suggestion Form* ataupun Surat. Perhatian terhadap layanan Garuda Indonesia terlihat dari peningkatan jumlah *Customer Voice* 2011 sebesar 36% dibandingkan dengan tahun 2010. Upaya perbaikan dan konsistensi pelayanan, yang dilaksanakan selama tahun 2011, membuahkan hasil yang positif, sebagaimana ditandai dengan peningkatan *compliment* dari 55% di tahun 2010 menjadi 58% di tahun 2011. Di sisi lain, prosentase komplain menurun, dari 27% di tahun 2010 menjadi 23%.

Apresiasi yang diperoleh Perusahaan sebagai dampak penawaran konsep Garuda Indonesia *Experience*, dan peremajaan armada terus ditingkatkan dengan cara meningkatkan respon terhadap setiap *Customer Voice* yang masuk dengan

e-mail, Call Center, Suggestion Form or Letter. Attention to the Garuda Indonesia's services was clearly on the increasing number of Customer Voice 2011 by 36 % compared with that in 2010. Efforts to improve and provide consistency in services during 2011 brought positive result, as indicated by the increase in compliment from 55% in 2010 to 58% in 2011. On the other hand, the percentage of complaints decreased from 27% in 2010 to 23%.

Appreciation obtained as a result of the Company offering the Garuda Indonesia Experience concept and rejuvenation of the fleet, continued to be enhanced by improving the response rate on each of the Customer Voice with the target of 90% within

Layanan
Services

target 90% dalam kurun waktu 2-14 hari melalui kerja sama dengan seluruh unit *service*, kecuali melibatkan kasus Hukum dan asuransi.

2-14 days via cooperation with all units of services, with the exception of cases that involve legal institutions and insurance companies.

Laporan Manajemen (*Management Report*) & Program Perbaikan:

Management Report and Improvement Program:

A. Laporan Manajemen (*Management Report*)
Setiap *Customer Voice* yang diterima, akan didokumentasikan ke dalam *Customer Voice database*, untuk kemudian diolah menjadi informasi yang disampaikan ke Manajemen dan unit terkait pengambilan keputusan.

Management Report yang tersedia adalah:
1. *Weekly Management Report*, untuk Direksi.
2. *Monthly Management Report*, yang ditujukan untuk Direksi dan unit terkait.
3. *Quarterly Customer Voice Report* yang ditujukan ke Direksi dan *Service Provider*.

A. Management Report
Each Customer voice received will be documented into the Customer Voice database, and then processed into the information conveyed to management and decision making related unit.

Management Reports which available are:
1. Weekly Management Report for Bod (Board of Director).
2. Monthly Management Report to BoD and related units.
3. Customer Voice Quarterly Report to the BoD and the Service Provider.

B. Program Perbaikan
Seluruh upaya penyelesaian setiap keluhan pelanggan merupakan tindakan responsif yang merupakan upaya *recovery service* terhadap kegagalan/ketidaksempurnaan produk/layanan. Hal yang sama pentingnya dengan upaya *recovery service* adalah komitmen Perusahaan untuk melakukan tindakan pencegahan agar pelanggan tidak dikecewakan oleh hal yang sama berulang kali (*repeated complaint*).

B. Improvement Program
All settlements of customers' complaints are a responsive action that serves as a service recovery against any failure/flaws in products/services. Of the same importance, Garuda Indonesia also takes preventive actions that mitigate repeated complaints by customers.

Sejalan dengan upaya Perusahaan untuk terus melakukan penataan, perbaikan dan pengembangan pelayanan agar selalu dapat memenuhi harapan para pengguna jasa, maka setiap masukan yang berupa "*Customer Needs and Wants*" kemudian dikelola menjadi sebuah informasi dan referensi bagi unit terkait sehingga dapat menjadi acuan dalam menetapkan *corrective action* maupun *improvement program.*

Consistent with the Company efforts to continuously improve, develop and rearrange its services to meet customers' expectations, every input related to "Customer Needs and Wants" would then be processed to become an information and reference for related units to do corrective actions as well as to create improvement programs.

Berbagai masukan dari pelanggan telah menjadi acuan bagi perbaikan layanan, terutama dalam hal peningkatan ketepatan waktu, *In-flight Entertainment, Food and Beverages,* dan *Baggage Handling.*

Customer input has become a reference point for service improvement, which includes improvement in OTP, In-Flight Entertainment, Food and Beverages, and Baggage Handling.

Garuda Frequent Flyer

Garuda Frequent Flyer (GFF) merupakan program yang terus dikembangkan di tahun 2011 sebagai bentuk penghargaan kepada pelanggan setia. Berbagai penawaran menarik juga diberikan kepada anggota GFF yang pada dasarnya terbagi dalam 4 kelompok keanggotaan, yaitu *Blue, Silver, Gold,* dan *Platinum*. Melalui berbagai kebijakan terkait dengan Frequent Flyer Program, misalnya berbagai inisiatif *Progressive Acquisition Program*, maka pada tahun 2011 Garuda Indonesia berhasil menambah jumlah anggota aktif dari 469.384 di tahun 2010 menjadi 568.629, atau meningkat sebesar 21,1%. Anggota GFF aktif ini menyumbang trafik sebesar 28,4% di tahun 2011, dibandingkan dengan 28,7% di tahun 2010.

Untuk terus meningkatkan layanan kepada pelanggan setia Garuda Indonesia, GFF meluncurkan beberapa program baru di tahun 2011 antara lain kerja sama GFF dengan Korean Air dimana anggota GFF dapat memperoleh *mileage* jika terbang dengan Korean Air dan menukarkan *mileage*-nya untuk tiket penerbangan Korean Air. Selain itu, pada tahun 2011 diluncurkan fitur baru GFF yaitu *Buy Mileage* yang memungkinkan anggota GFF membeli sejumlah *mileage*, serta produk GFF Lifetime Platinum yaitu keanggotaan GFF Platinum yang bertahan selamanya, diberikan kepada anggota GFF Platinum yang dapat mempertahankan tingkat GFF Platinum selama 10 kali berturut-turut.

Rencana Tahun 2012

Di tahun 2012 Perusahaan akan terus mengembangkan infrastrukturnya demi mendukung peningkatan kualitas layanan kepada pelanggan. Perusahaan akan meluncurkan sistem awak kabin yang terintegrasi dan mengembangkan pusat awak kabin yang baru di Denpasar, Bali. Perusahaan juga akan terus meningkatkan kualitas layanan bandara, termasuk di dalamnya membangun terminal khusus di Cengkareng. Seluruh upaya ini diharapkan dapat terus meningkatkan loyalitas pelanggan kepada Perusahaan.

Garuda Frequent Flyer

Garuda Frequent Flyer (GFF) is a program that is continuously developed during 2011, as an appreciation given to the loyal customers. Various attractive programs were offered to the GFF members which can be categorized into four membership groups: Blue, Silver, Gold, and Platinum. As a result of the implementation of several policies related to the Frequent Flyer Program, such as various Progressive Acquisition Program initiatives, Garuda Indonesia has successfully acquired 568,629 active members in 2011, an increase of 21.1% from 469,384 active members in 2010. GFF active members contributed traffic of 28.4% in 2011, compared with 28.7% in 2010.

To improve service continuously to the loyal customer of Garuda Indonesia, GFF launched several new programs in 2011, such as GFF cooperation with Korean Air, whereas GFF members can get Mileage if they travel with Korean Air and redeem their mileage for a Korean Air's ticket. In addition, GFF new feature was launched in 2011, i.e Buy Mileage which allowed the GFF members to buy some Mileages and GFF Lifetime Platinum product which required no membership renewal and was given to members that could maintain its GFF Platinum membership for 10 times consecutively.

Outlook for 2012

In 2012, the company will continue to improve its infrastructure to support service quality improvement to the customers. The company will launch integrated cabin crew system as well as develop the new cabin crew center in Denpasar, Bali. The company will also continuously strengthen its airport service quality, which will include the establishment of special terminal in Cengkareng. All these efforts are expected to keep and improve customers' loyalty to the company.

SBU & Entitas Anak
SBU & Subsidiaries

Dengan strategi yang lebih tepat serta disiplin dalam pelaksanaannya, sebagian besar *Strategic Business Unit* (SBU) dan Entitas Anak Garuda Indonesia terbukti mampu memperbaiki kinerja operasional dan keuangan mereka di tahun 2011.

With the right strategies and discipline in their implementation, most of Garuda Indonesia's Strategic Business Unit (SBUs) and Subsidiaries managed to improve their operational and financial performance in 2011.

SBU GARUDA SENTRA MEDIKA (SBU GSM)

SBU GSM memiliki fungsi utama untuk memberikan dukungan terhadap operasional penerbangan dengan memastikan setiap *Cockpit Crew* dan *Cabin Crew* (*Air Crew*) yang bertugas dalam kondisi sehat sehingga *safety* dalam penerbangan lebih terjamin dan penumpang lebih merasa aman terbang bersama Garuda Indonesia Indonesia Indonesia. Kegiatan GSM untuk menunjang hal tersebut antara lain pemeliharaan kesehatan *Air Crew* melalui program-program pemeliharaan kesehatan bagi *Air Crew* sesuai ketentuan mengacu pada ketentuan ICAO Annex 9, *Civil Aviation Safety Regulations* (CASR) Part 67 dan part 183 tentang pemeliharaan kesehatan oleh operator penerbangan.

GARUDA SENTRA MEDIKA (GSM) SBU

The primary function of GSM SBU is to support flight operations by ensuring the health of each cockpit and cabin crews (air crew) that are on duty, and thus ensuring the safety of each flight and eventually, making passengers feel secure when they travel with Garuda Indonesia. Towards those objectives, GSM engages among other things in health maintenance programs for air crews in accordance with the stipulations in ICAO Annex 9, Civil Aviation Safety Regulations (CASR) Part 67 and Part 183, concerning health maintenance programs by airline operators.

GSM memiliki tenaga-tenaga dokter penerbangan (*Flight Surgeon*) yang telah berpengalaman lebih dari 20 tahun dan didukung dengan fasilitas layanan kesehatan yang lengkap sehingga mendapatkan kepercayaan dari Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam hal ini Balai Kesehatan Penerbangan (Hatpen) untuk melakukan *Medical Check Up* Personil Penerbangan kelas II dan kelas III (*Cabin Crew, Flight Operations Officer dan Air Craft maintenance*) mengacu pada ketentuan *ICAO Annex 1 Chapter 6* tentang *Medical Provisions for Licensing Standard, Civil Aviation Safety Regulations* (CASR) Part 67, Keputusan Menteri Perhubungan No. 25 Tahun 2000 dan peraturan terkait lainnya. GSM juga melakukan *Medical Check-Up* proses rekrutmen untuk menjamin bahwa calon *Air Crew* sesuai dengan standar kesehatan yang telah ditetapkan oleh Peraturan terkait. GSM juga melaksanakan koordinasi dengan Hatpen untuk kelancaran kegiatan *Medical Check Up Cockpit crew* sehingga target penyelesaian lisensi kesehatan bagi *Cockpit Crew* dapat berjalan dengan lancar dan tepat waktu.

GSM melaksanakan program pemeriksaan Alkohol dan Narkoba untuk mencegah penyalahgunaan Alkohol dan Narkoba oleh *Air Crew* sehingga *safety* dalam penerbangan terjaga sesuai dengan aturan *Civil Aviation Safety Regulations* (CASR) *Part* 120 *subpart* E Kementerian Perhubungan RI.

GSM menjalankan fungsi pencegahan dan pengobatan bagi *Air Crew* untuk mengurangi terjadinya *loss of work days* yang berkepanjangan sehingga produktivitas kerja *Air Crew* lebih terjaga. Upaya pencegahan yang dilakukan oleh GSM antara lain melaksanakan program penyuluhan atau *coaching* secara individu pada *Air crew* yang berisiko tinggi dan menurunkan faktor risiko terjadinya *sudden in capacity* bagi *Air Crew* yang bermasalah. Sedangkan bagi *Air Crew* yang mengalami kasus *long sick*, GSM melakukan *case management program* agar *Air Crew* mendapatkan manajemen kesehatan yang terbaik sehingga lebih meningkatkan produktivitas kerja *Air Crew*.

GSM employs Flight Surgeons with more than 20-year experience supported by comprehensive medical facilities, and has been entrusted by the Directorate General of Air Transportation, the Ministry of Transportation, in this instance represented by the Flight Medical Clinic (Hatpen), to perform the medical check up for Class II and Class III (cabin crews, flight operation officers and aircraft maintenance crews) flight personnel, with reference to the stipulations of ICAO Annex 1 Chapter 6 on Medical Provisions for Licensing Standard, Civil Aviation Safety Regulations (CASR) Part 67, Ministry of Transportation Decree No. 25 Year 2000, and other relevant regulations. GSM also performs Medical Check Up services during air crew recruitment process to ensure that potential air crews have health condition according to standards required by relevant regulations. GSM also coordinates with Hatpen in regards medical check up process for cockpit crews, in order to ensure that medical licences for cockpit crews can be processed smoothly and completed in a timely manner.

GSM also performs examination for alcohol and drugs to prevent abuse of the use of alcoholic beverages or drugs by air crews, and ensure flight safety in accordance with stipulations of the Civil Aviation Safety Regulations (CASR) Part 120 Sub-part E issued by the Ministry of Transportation.

GSM performs the functions of prevention as well as rehabilitation for air crews in order to reduce the occurrence of prolonged loss of work days and to maintain work productivity of the air crews. Preventive efforts undertaken by GSM include individual socialization or coaching programs to high risk air crews in order to mitigate the risk of sudden incapacity of air crews with problems. For air crews with a case of long sickness, GSM conducts case management program in order to ensure that the respective air crew is provided with the best health management treatment so as to improve the productivity of air crews.

SBU & Entitas Anak
SBU & Subsidiaries

GSM berkoordinasi dengan Hatpen untuk melakukan advokasi terhadap *Cockpit Crew* yang di-*grounded* oleh Hatpen karena masalah kesehatan dengan melakukan *medical flight test* baik di simulator maupun saat menerbangkan pesawat untuk menilai status aero medis dan kelaikan terbang *Cockpit Crew*. Untuk mendukung operasional Penerbangan, GSM berperan sebagai penyedia tunggal *Aviation Kit* yang terdiri dari *Emergency Medical Kit*, *First Aid Kit* dan *Universal Precaution Kit* sesuai dengan ketentuan dari ICAO annex 6 tentang persyaratan pesawat komersial. Tidak hanya untuk melayani Penerbangan Garuda Indonesia Indonesia, GSM juga telah bekerjasama dengan Sriwijaya Air, Trigana Air, Lion Air dan beberapa perusahaan penerbangan asing yang melakukan *maintenance* pesawatnya di GMF. Di samping itu GSM berperan dalam melakukan *assessment* dan *approval* penumpang sakit, baik untuk penerbangan reguler maupun saat penerbangan haji. Demikian juga pengelolaan tabung oksigen, pengajaran *Basic Medical Knowledge* dan vaksinasi untuk *crew* Haji.

GSM also coordinates with Hatpen in an advocacy function for cockpit crews being grounded on health issues by Hatpen, by performing medical flight tests in flight simulators as well as during flight operations, in order to assess the aero medical and flight readiness status of the respective cockpit crews. In support of flight operations, GSM functions as sole provider of Aviation Kit, comprising the Emergency Medical Kit, First Aid Kit and Universal Precaution Kit, in accordance with the requirements of ICAO Annex 6 regarding commercial aircraft. This service is not only performed for Garuda Indonesia, but also for Sriwijaya Air, Trigana Air, Lion Air and a number of overseas airlines that perform aircraft maintenance at the garuda Maintenance Facility (GMF). In addition, GSM also performs assessment and approval for sick passengers for both regular flights and hajj flights. The GSM also manage oxygen bottles and provides Basic Medical Knowledge training and vaccination for air crews on Hajj flights.

Setiap tahunnya GSM menjadi salah satu unit yang mendukung pelaksanaan penerbangan haji Garuda Indonesia meliputi rekrutmen calon *Cabin Crew* dan petugas haji, pemeliharaan kesehatan *Cabin Crew* dan petugas haji selama musim haji, melakukan *assessment* dan *approval* pemulangan jamaah haji yang sakit, serta penyedia obat-obatan dan alat kesehatan untuk setiap embarkasi dan armada pesawat Garuda Indonesia Indonesia yang digunakan dalam operasional haji sesuai dengan persyaratan yang dikeluarkan oleh Departemen Agama RI.

Each year, GSM is active as one of the supporting units during Garuda Indonesia's Hajj flights. Among others, GSM is involved in the recruitment of cabin crews and hajj personnel, the health maintenance of cabin crews and hajj personnel during the Hajj season, assessment and approval for hajj pilgrims being sent home due to sickness, and the provision of medical supplies and facilities in each flight embarkation point as well as aircraft of Garuda Indonesia used in the hajj flights in accordance with requirements issued by the Ministry of Religious Affairs of Indonesia.

Aspek Operasional
Dalam rangka mengembangkan bisnis *Health Care*, GSM telah meningkatkan kapasitas layanannya untuk meningkatkan pangsa pasar perusahaan-perusahaan

Operations
In regards the development of its health care business, GSM has improved its service capacity to increase market share among insurance companies

Asuransi dan masyarakat umum. Di tahun 2011, GSM telah bekerja sama dengan 10 perusahaan asuransi antara lain InHealth, CAR Life Insurance, Asuransi Jasa Indonesia (Persero), QSmart Assistance, Global Assistance & Healthcare, PT Seven Administration Services, Abadi Smilynks, Asuransi Adira Dinamika, Gesa Assistance dan Intensive Medicare (I'm Care 177). GSM juga sudah bekerja sama dengan 18 asuransi lain yang merupakan bagian dari tiga perusahaan TPA (*Third Party Administration*). Pada tahun 2010, perusahaan-perusahaan asuransi yang bekerja sama dengan GSM baru 5 perusahaan.

GSM terus meningkatkan optimalisasi kunjungan pasien asuransi dan umum di Klinik Tangerang dan Bekasi serta mengembangkan produk dental estetika di Klinik Kemayoran.

Jumlah kunjungan pasien asuransi dan umum selama 2011 tercatat sebanyak 92.680 kunjungan, meningkat 105% bila dibandingkan dengan kunjungan tahun 2010 yang sebanyak 45.210 kunjungan. Kontribusi kunjungan pasien asuransi dan umum selama 2011 juga mengalami kenaikan yang semula 23,4% pada tahun 2010 menjadi 40,6% pada tahun 2011.

Aspek Keuangan

Jumlah pendapatan SBU GSM secara keseluruhan tercatat sebesar Rp 29,12 miliar, menurun 0,9% dibanding tahun sebelumnya sebesar Rp 29,38 miliar. Namun pendapatan Klinik kesehatan naik sebesar 80% pada tahun 2011 sebesar Rp 17,02 miliar dibandingkan tahun sebelumnya sebesar Rp 9,48 miliar. Hal ini sesuai dengan rencana transformasi bisnis GSM dari *Managed Care* ke *Health Care* dengan mempertimbangkan faktor persaingan dengan perusahaan asuransi yang cukup ketat dan kompetensi inti SBU GSM di bidang layanan kesehatan.

and the general public. In 2011, GSM has cooperated with some 10 insurance companies including InHealth, CAR Life Insurance, Asuransi Jasa Indonesia (Persero), QSmart Assistance, Global Assistance & Healthcare, PT Seven Administration Services, Abadi Smilynks, Asuransi Adira Dinamika, Gea Assistance and Intensive Medicare (I'm Care 177). GSM has already cooperated with another 18 insurance providers as part of three Third Party Administration (TPA) companies. This compares well with 2010, with only 5 insurance companies as partners of GSM.

GSM continued to increase in-patient visits for insurance policy holders and non-insurance patients at its Tangerang and Bekasi health clinics, as well as developing its dental aesthetics products at its Kemayoran clinic.

The number of visits by insurance and non-insurance patients throughout 2011 amounted to 92,680 patient visits, an increase of 105% over 45,210 patient visits recorded in 2010. Visits by insurance and non-insurance patients contributed 40.6% of total patients in 2011, compared with only 23.4% in 2010.

Financial Performance

Total revenues by the GSM SBU in 2011 amounted to Rp 29.12 billion, which represented a slight decline of 0.9% from revenues in the previous year of Rp 29.38 billion. However, revenues from Medical Clinic showed an increase of 80% to Rp 17.02 billion in 2011, from only Rp 9.48 billion in 2010. This trend is in line with the planned transformation of GSM business from Managed Care to Health Care, in view of the tight competition in the field with insurance companies as well as its own core business competencies in health care services.

SBU & Entitas Anak
SBU & Subsidiaries

Operational Excellence
Untuk menuju *Operational Excellence*, SBU GSM telah menerapkan standar internasional ISO 9001 : 2000 dalam setiap kegiatan usahanya sejak 2002. Pada bulan Februari 2010 GSM telah meng-*upgrade* standar internasional menjadi ISO 9001 : 2008.

Rencana Tahun 2012
Sejalan dengan rencana Perusahaan untuk fokus ke bisnis jasa angkutan udara, Perusahaan akan mencari mitra strategis dalam rangka *spin-off* GSM untuk meningkatkan kinerja bisnis layanan kesehatan GSM. Untuk itu Perusahaan akan terus meningkatkan *market value* GSM dengan melakukan pengembangan kompetensi unggulan dan meningkatkan pangsa pasar bisnis layanan kesehatan kepada perusahaan-perusahaan asuransi, korporasi dan masyarakat umum.

Operational Excellence
The GSM SBU has adopted the ISO 9001 : 2000 international standards since the year 2002 towards attaining Operational Excellence. In February 2010, GSM has upgraded its international certification to ISO 9001 : 2008 standard.

Plans for 2012
In line with the Company's plans to focus on the air transportation business, Garuda Indonesia is seeking a strategic partner for a spin-off of GSM in order to improve the performance of GSM's health care services business. Accordingly, Garuda Indonesia continues to increase the market value of GSM through further development of GSM core competencies and increasing the market share of health care services to insurance companies, corporations and the general public.

SBU CARGO

SBU Cargo menangani pelayanan jasa angkutan barang melalui transportasi udara menggunakan pesawat-pesawat yang dimiliki oleh PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Bersama dengan mitra-mitra yaitu para Agen dan GSSA, SBU Cargo memberikan pelayanan kepada para pengirim barang baik sektor domestik maupun internasional. Selain itu SBU Cargo juga memberikan pelayanan kepada pengirim baik perusahaan maupun individual melalui agen, GSSA atau penjualan langsung.

Untuk melayani hal tersebut SBU Cargo menjalin kerja sama dengan *airline* lain seperti Korean Airlines, Malaysian Airlines, China Airlines, Turkish Airlines. Total jumlah kota tujuan yang dilayani bersama *airlines-airlines* tersebut mencapai sekitar 50 kota tujuan.

CARGO SBU

The Cargo SBU handles cargo transportation services by air transport using the aircraft of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Along with its partners, namely the various Agents and GSSAs, the Cargo SBU provides its services for domestic as well as international cargo deliveries. In addition, the Cargo SBU also serves individual or business cargo deliveries through Agents, GSSA or direct sales.

Accordingly, Cargo SBU has cooperated in service arrangements with a number of airlines such as Korean Airlines, Malaysian Airlines, China Airlines, and Turkish Airlines. In cooperation with these airlines, the total number of destination cities for cargo delivery has reached some 50 cities throughout the world.

Selain itu SBU Cargo juga melakukan *self-handled warehouse* di Gudang Cengkareng, Soekarno Hatta. Sementara di Gudang lainnya kegiatan pergudangan diserahkan pada pihak ke-3.

Aspek Operasional

Pada tahun 2011 *Freight Tonne Carried* penerbangan *mainbrand* mencapai 201.576, meningkat sebesar 8,5% dibandingkan tahun 2010, sementara *Freight Tonne Kilometres* mencapai 441.677.796, atau meningkat sebesar 5,7 %. *Cargo Load Factor* tercatat sebesar 45,7 %, turun dari 54,5% di tahun 2010. Hal ini disebabkan oleh kenaikan kapasitas yang tidak diimbangi dengan kenaikan permintaan, terutama untuk sektor internasional.

Aspek Keuangan

Selama tahun 2011, jumlah Pendapatan Angkutan Udara Kargo meningkat sebesar 25,1 % dari USD 132,0 juta di tahun 2010 menjadi USD 165,2 juta. Peningkatan ini dipicu oleh penambahan kapasitas *Freight Available Tonne Kilometres* sebesar 26,2 %, dan kenaikan harga secara bertahap yang disesuaikan dengan kondisi pasar. Pendapatan barang memberikan kontribusi terbesar terhadap total pendapatan kargo yaitu USD 160,7 juta di tahun 2011, meningkat dari USD 128,0 juta di tahun 2010. Sementara sisanya berasal dari pendapatan pos yang tercatat sebesar USD 4,5 juta, atau naik 11,6 % dari tahun sebelumnya.

Pendapatan lain SBU Cargo didapat melalui jasa pergudangan di Gudang Cengkareng, Soekarno Hatta, yang meningkat sebesar 4,5 % dari USD 21,9 juta di tahun 2010 menjadi USD 22,9 juta di tahun 2011.

The Cargo SBU managed its own warehouse operations at the Cengkareng Warehouse, Soekarno-Hatta Airport. Activities at the other warehouses are handled by third party service providers.

Operations

In 2011, the amount of Freight Tonne Carried in mainbrand flights amounted to 201,576, an increase of 8.5% compared to 2010, while the Freight Tonne Kilometers reached 441,677,796 or an increase of 5.7%, in the same period. On the other hand, Cargo Load Factor declined from 54.5% in 2010 to 45.7% in 2011, due to freight capacity increasing faster that freight demands, especially for international sector.

Financial Performance

in 2011, total revenues from air cargo services grew by 25.1% to USD 165.2 million, from USD 132.0 million in 2010. The increase in revenues was driven by a 26.2% increase in the capacity of Freight Available Tonne Kilometers, as well as by a gradual increase in freight rates to suit developments in market condition. Cargo delivery contributed the largest bulk to total revenues from cargo services at USD 160.7 million in 2011, increasing from USD 128.0 million in 2010. The remaining revenues were the contribution of postal delivery revenues that amounted to USD 4.5 million, or an increase of 11.6% over the amount in the previous year.

The Cargo SBU also posted other revenues from warehouse services at Cengkareng Warehouse, Soekarno-Hatta Airport, which increased by 4.5% from USD 21.9 million in 2010 to USD 22.9 million in 2011.

SBU & Entitas Anak
SBU & Subsidiaries

Operational Excellence
Untuk menuju *Operation Excellence*, SBU Cargo telah menerapkan standar internasional manajemen mutu ISO 9001 : 2008 dan sertifikasi IOSA dalam setiap kegiatan usahanya, mengintensifkan pengembangan cargo channel distribution seperti GSSA, *Direct Selling* melalui *Corporate Account* dan *Cargo Service Center* dan telah menerapkan sistem informasi yang terintegrasi yaitu eCargo dan RAPID yang mencakup *sales & reservation, operation,* dan *revenue accounting* pada pertengahan Mei 2011. Selain itu, SBU Cargo telah melakukan *website refreshment* sehingga lebih komunikatif dan informatif dibandingkan *website* sebelumnya.

Rencana Tahun 2012
1. Meningkatkan pelayanan berupa layanan tambahan untuk produk spesifik kargo.
2. Memperkuat penggunaan dan pengembangan IT untuk mempermudah akses terhadap status pengiriman barang (*tracking*) serta pembukuan.
3. Perluasan kerja sama dengan pelanggan *corporate*.
4. Mengembangkan model *customer loyalty*.
5. Memperluas jaringan bisnis dengan *other airline* dan *trucking company*.
6. Mengembangkan jalur distribusi, berupa penjualan dan layanan Kantor Garuda di semua kota besar untuk melayani pelanggan perusahaan dari kota ke kota sebagai perpanjangan bandara ke bandara.
7. Menyederhanakan proses pengangkatan dan perpanjangan keagenan sehingga memudahkan perluasan jaringan penjualan para mitra baru dan mitra lama.

Operational Excellence
The Cargo SBU strives for Operational Excellence in its business activities through the implementation of ISO 9001 : 2008 quality management certification as well as IOSA certification, intensification of the development of cargo delivery distribution channels through GSSA, direct sales via Corporate Account and Cargo Service Center, and also the implementation of integrated information system, namely the eCargo and RAPID systems involving sales & reservation, operations, and revenue accounting, in mid-May 2011. In addition, the Cargo SBU has also refreshed its corporate website so as to be more communicative and informative.

Plans for 2012
1. Improving services through additional services for specific cargoes.
2. Strengthening IT development and utilization to facilitate access to cargo delivery tracking as well as to improve book-keeping processes.
3. Expanding cooperation with corporate customers.
4. Developing a customer loyalty model program.
5. Expanding business networking with other airlines and trucking companies.
6. Expanding its distribution networks comprising sales and services at Garuda Offices in all major cities, to provide city-to-city services to corporate customers as an extension of the previous airport-to-airport services.
7. Simplifying the process for the appointment and extension of agency contracts in order to facilitate sales network expansion though new as well as existing partners.

SBU CITILINK

SBU Citilink mengelola penerbangan Perusahaan dengan *brand* Garuda Indonesia-Citilink dan merupakan unit yang disiapkan menjadi Entitas Anak yang akan memiliki Air Operator Certificate (AOC) tersendiri sebagai maskapai penerbangan bertarif murah (*low-cost carrier*; LCC). Dengan mengacu pada AOC Perusahaan, SBU Citilink bertanggung jawab atas berjalannya operasi penerbangan dan pencapaian kinerja bisnis yang sesuai dengan strategi Perusahaan. Pendanaan dan kontrak bisnis penerbangan Citilink dikendalikan oleh Perusahaan.

Pada tahun 2011 SBU Citilink di reorganisasi dan jajaran manajemennya diperkuat dengan tenaga profesional yang memiliki latar belakang pengalaman manajerial di LCC. SBU Citilink menyiapkan *Business Plan* yang baru sebagai dasar untuk pengembangan bisnis Perusahaan, yang menjadi acuan dalam pengurusan Surat Ijin Usaha Perusahaan Penerbangan (SIUPP) bagi PT Citilink Indonesia dan pengadaan armada pesawat (*fleet plan*) jangka panjang. Sejumlah program dijalankan untuk melakukan perbaikan di bidang pemasaran, operasi, keuangan, sumber daya manusia dan teknologi informasi.

Sejalan dengan rencana pengembangan penerbangan Citilink, PT Citilink Indonesia akan memperoleh SIUPP pada awal 2012. Penerbangan Citilink nantinya akan diperkuat dengan 25 unit pesawat Airbus A320-200, sebagai tindak lanjut kontrak pembelian 25 unit pesawat baru Airbus A320 antara Garuda Indonesia dengan Airbus yang akan direalisasi mulai tahun 2014. Melalui kontrak pembelian tersebut juga disepakati opsi penambahan pesawat A320-200 sebanyak 25 unit.

CITILINK SBU

The Citilink SBU is in charge of the Company's flight operations under the brand Garuda Indonesia - Citilink, and is being prepared for spin-off as a Subsidiary with its own Air Operator Certificate (AOC) for low-cost carrier (LCC) operations. At present, with reference to Garuda Indonesia's AOC, the Citilink SBU is responsible for the flight operations and business performance targets as determined in the Company's business strategies. The Company handles all funding and business contracts related to Citilink flights.

In 2011, the Citilink SBU has been reorganized and its management team strengthened with additional professionals with managerial experience in LCC business. The Citilink SBU has prepared a new business plan as a platform for its business development, and as a basis for the procurement of a Flight Operator Business License (SIUPP) for PT Citilink Indonesia as well as for its long-term fleet expansion plans. A number of strategic initiatives have also been undertaken to improve aspects of marketing, operations, finance, human capital and information technology.

In line with plans for the development of Citilink flights, PT Citilink Indonesia is slated to acquire its SIUPP early in 2012. Citilink flights in the future will be supported by 25 units of Airbus A320-200 aircraft, as part of the follow up to the contract for the purchase of 25 new units of Airbus A320 aircraft between Garuda Indonesia and Airbus for delivery commencement beginning in 2014. The purchase agreement also includes an option for the purchase of an additional 25 units of A320-200 aircraft.

SBU & Entitas Anak
SBU & Subsidiaries

PT Aero Wisata

Entitas Anak

Garuda Indonesia memiliki 4 Entitas Anak yaitu PT Aero Wisata, PT Abacus Distribution Systems Indonesia, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia dan PT Aero Systems Indonesia.

PT Aero Wisata

PT Aero Wisata didirikan di Jakarta pada tanggal 30 Juni 1973 dengan misi mengembangkan usaha jasa yang berkaitan dengan industri pariwisata dan *hospitality*. Untuk mendukung misi ini, Aerowisata memiliki sejumlah Entitas Anak yang bergerak di usaha-usaha perhotelan, jasa boga, transportasi darat dan keagenan serta *tours & travel*. Perusahaan-perusahaan anak dengan kepemilikan hak suara lebih dari 50% adalah PT Bina Inti Dinamika, PT Mirtasari Hotel Development, PT Senggigi Pratama

Subsidiaries

Garuda Indonesia has four subsidiary companies, namely PT Aero Wisata, PT Abacus Distribution Systems Indonesia, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia and PT Aero Systems Indonesia.

PT Aero Wisata

PT Aero Wisata was established in Jakarta on 30 June 1973 with a mission to provide services related to the tourism and hospitality industry. In support of this mission, Aero Wisata operates a number of subsidiaries with businesses in hotel, catering service, land transportation, agency services, and tours & travel services. Subsidiaries in which Aero Wisata owns more than 50% ownership consist of PT Bina Inti Dinamika, PT Mirtasari Hotel Development, PT Senggigi Pratama International, PT Aerofood Indonesia,

PT Aero Wisata Laporan Laba Rugi (juta Rupiah)
PT Aero Wisata Income Statements (million Rupiah)

Uraian Description	2011	2010	Perkembangan (%) Growth (%)
Pendapatan Usaha - Operating Revenues	2.006.581	1.593.423	25,9%
Beban Usaha - Operating Expenses	1.901.028	1.511.369	25,8%
Laba Usaha - Operating Income	105.552	82.054	28,6%
Laba (Rugi) Bersih - Net Income (Loss)	70.732	58.249	21,4%
Aset - Assets	1.799.149	1.693.729	6,2%
Liabilitas - Liabilities	621.949	655.805	-5,2%
Ekuitas - Equity	1.177.200	1.037.924	13,4%

International, PT Aerofood Indonesia, PT Aerotrans Services Indonesia, PT Aero Globe Indonesia, Garuda Orient Holidays Pty. Ltd, Garuda Orient Holidays Korea Co. Ltd. PT Aerojasa Perkasa, Garuda Orient Holidays Japan Co. Ltd, PT Aero Hotel Management dan PT Belitung Inti Permai.

Susunan pengurus PT Aero Wisata selengkapnya adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama : Abdulgani
Komisaris : Abdul Anshari Ritonga
Komisaris : Agus Priyanto

Direksi:

Direktur Utama : Alexander Maria Tae Maneklaran
Direktur : Doddy Virgianto
Direktur : Handrito Hardjono

Pendapatan usaha yang diraih selama periode tahun 2011 mencapai Rp 2,006 triliun, mengalami peningkatan sebesar 25,9% dibandingkan tahun sebelumnya. Sementara itu, beban usaha meningkat sebesar 25,8% menjadi Rp 1,901 triliun. Prosentase peningkatan pendapatan usaha lebih tinggi daripada peningkatan beban usaha, sehingga laba usaha mengalami peningkatan sebesar 28,6% menjadi Rp 105,552 miliar, dan laba bersih juga mengalami peningkatan sebesar 21,4% menjadi Rp 70,732 miliar.

Total aset tercatat sebesar Rp 1,799 triliun di tahun 2011, atau meningkat sebesar 6,2% dibandingkan dengan tahun 2010. Liabilitas menurun sebesar 5,2% menjadi Rp 621,949 miliar, sedangkan ekuitas meningkat sebesar 13,4% menjadi Rp 1,177 triliun.

PT Aerotrans Services Indonesia, PT Aero Globe Indonesia, Garuda Orient Holidays Pty. Ltd, Garuda Orient Holidays Korea Co. Ltd. PT Aerojasa Perkasa, Garuda Orient Holidays Japan Co. Ltd, PT Aero Hotel Management and PT Belitung Inti Permai.

The management composition of PT Aero Wisata is as follows:

Board of Commissioners:

President Commissioner : Abdulgani
Commissioner : Abdul Anshari Ritonga
Commissioner : Agus Priyanto

Board of Directors:

President Director : Alexander Maria Tae Maneklaran
Director : Doddy Virgianto
Director : Handrito Hardjono

Operating revenues in 2011 amounted to Rp 2.006 trillion, which represented an increase of 25.9% compared to the previous year. Meanwhile, operating expenses grew by 25.8% to reach Rp 1.901 trillion. The higher growth rate in operating revenues compared to growth of operating expenses resulted in an increase of 28.6% in operating profits to Rp 105.552 billion, as well as a corresponding increase of 21.4% in net income to Rp 70.732 billion.

Total assets amounted to Rp 1.799 trillion in 2011, or a growth of 6.2% compared to the position in 2010. Total liabilities declined by 5.2% to Rp 621.949 billion, while total equity increased by 13.4% to Rp 1.177 trillion.

Kepemilikan Saham di Entitas Anak
Shareownership in Subsidiary

Entitas Anak Subsidiaries	Lokasi/ Domicile	Kegiatan usaha utama/ Main business activities	Persentase kepemilikan/ Percentage of ownership	Tahun operasi komersial/ Start of commercial operations
PT Aero Wisata dan entitas anak/ and subsidiaries (PT AWS)	Aerowisata Building Jl. Prapatan No. 32 Jakarta Tel. (62-21) 3500012 Fax. (62-21) 2310030	Hotel, jasa boga, penjualan tiket/ Hotel, catering, ticketing services	99,99	1973

SBU & Entitas Anak
SBU & Subsidiaries

PT Abacus Distribution Systems Indonesia

PT Abacus Distribution Systems Indonesia

PT Abacus Distribution Systems Indonesia merupakan perusahaan yang bergerak di penyedia jasa teknologi informasi dan komunikasi. Visi perusahaan adalah menjadi salah satu GDS (Global Distribution Systems) dan penyedia jasa teknologi dan komunikasi terdepan di Indonesia. Ruang lingkup kegiatan meliputi bidang jasa sistem komputerisasi reservasi, menyewakan perangkat komputer kepada biro-biro perjalanan, menyediakan fasilitas pelatihan kepada karyawan biro perjalanan dan menyediakan petugas yang dapat membantu mengatasi masalah yang dihadapi oleh biro perjalanan dalam mengoperasikan Computerized Reservation Systems (CRS).

PT Abacus Distribution Systems Indonesia

PT Abacus Distribution Systems Indonesia is a company engaged in the provision of information and communication technology services. The company's vision is to become one of the leading providers of Global Distribution System (GDS) and information and communication technology services in Indonesia. The scope of its businesses include computerized reservation system provider, computer system rental for travel agencies, training provider for staff of travel agencies, and the provision of help desk personnel to assist travel agencies in operating their Computerized Reservation System (CRS).

PT Abacus Distribution System Indonesia Laporan Laba Rugi (juta Rupiah)
PT Abacus Distribution System Indonesia Income Statements (million Rupiah)

Uraian Description	2011	2010	Perkembangan (%) Growth (%)
Pendapatan Usaha - Operating Revenues	24.631	23.291	5,8%
Beban Usaha - Operating Expenses	26.061	26.160	-0,4%
Laba Usaha - Operating Income	(1.430)	(2.870)	50,2%
Laba (Rugi) Bersih - Net Income (Loss)	(996)	(2.262)	56,0%
Aset - Assets	49.457	48.153	2,7%
Liabilitas - Liabilities	7.561	6.417	17,8%
Ekuitas - Equity	41.896	41.736	0,4%

Susunan pengurus PT Abacus Distribution Systems Indonesia selengkapnya adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:
Komisaris Utama : Agus Priyanto
Komisaris : Achirina
Komisaris : Danny Kondic

Direksi:
Direktur : Iswandi Said

Pendapatan usaha Abacus yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 adalah sebesar Rp 24.631,5 juta. Pendapatan usaha Abacus pada tanggal 31 Desember 2011 mengalami peningkatan sebesar 5,8% dibandingkan dengan pendapatan usaha Abacus pada tanggal 31 Desember 2010. Pendapatan usaha Abacus pada tanggal 31 Desember 2010 adalah sebesar Rp 23.290,6 juta.

Beban Usaha Abacus yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 adalah sebesar Rp 26.061,2 juta, dimana jumlah ini mengalami penurunan daripada beban usaha Abacus tahun sebelumnya yang berakhir tanggal 31 Desember 2010. Beban Usaha Abacus pada tanggal 31 Desember 2010 adalah sebesar Rp 26.160,2 juta.

Jumlah Aset Tidak Lancar Abacus pada tanggal 31 Desember 2011 mengalami penurunan sebesar 15,7% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2010. Jumlah liabilitas jangka pendek Abacus pada tanggal 31 Desember 2011 mengalami peningkatan sebesar 44,3% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2011. Pada tanggal 31 Desember 2011 jumlah liabilitas jangka panjang mengalami kenaikan sebesar 2,5% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2010.

Management composition of PT Abacus Distribution System Indonesia is as follows:

Board of Commissioners:
President Commissioner : Agus Priyanto
Commissioner : Achirina
Commissioner : Danny Kondic

Board of Directors:
Director : Iswandi Said

Operating revenues for the year ended 31 December 2011 amounted to Rp 24,631.5 million. The operating revenues for the year ended 31 December 2011 showed an increase of 5.8% over operating revenues for the year ended 31 December 2010. Operating revenues for the year ended 31 December 2010 amounted to Rp 23,290.6 million.

Operating expenses for the year ended 31 December 2011 amounted to Rp 26,061.2 million, which represented a decline compared to operating revenues in the previous year ended 31 December 2010. Operating expenses for the year ended 31 December 2010 amounted to Rp 26,160.2 million.

The amount of non-current assets as at 31 December 2011 showed a decline of 15.7% compared to the position at 31 December 2010. The amount of short-term liabilities as at 31 December 2011 showed an increase of 44.3% compared to the position at 31 December 2010. Meanwhile, the amount of long-term liabilities as at 31 December 2011 has increased by 2.5% compared to its position as at 31 December 2010.

Kepemilikan Saham di Entitas Anak
Shareownership in Subsidiary

Entitas Anak Subsidiaries	Lokasi/ Domicile	Kegiatan usaha utama/ Main business activities	Persentase kepemilikan/ Percentage of ownership	Tahun operasi komersial/ Start of commercial operations
PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI)	Jl. Mampang Prapatan Raya No. 93 Jakarta Tel. (62-21) 27535331, 27535399 Fax. (62-21) 7943517	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi/ Computerize reservation system services provider	95,00	1996

SBU & Entitas Anak
SBU & Subsidiaries

PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia

PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia

PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia didirikan pada tanggal 26 April 2002 untuk melaksanakan dan menunjang kebijakan dan program Pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya, khususnya di bidang jasa perbaikan dan perawatan pesawat terbang serta bidang lainnya yang berkaitan dengan jasa perbaikan dan perawatan pesawat terbang serta memupuk keuntungan bagi Perusahaan dengan menyelenggarakan jasa perbaikan dan perawatan pesawat terbang termasuk *engine* dan komponennya.

PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia

PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia was established on 26 April 2002 to implement and support the Government's policies and programs in national economic development and particularly in the area of aircraft repair and maintenance services and other services related to aircraft repair and maintenance, in order to generate profits for the Company through the provision of aircraft repair and maintenance services, including the repair and maintenance of aircraft engines and components.

PT GMF Aero Asia Laporan Laba Rugi (juta Rupiah)
PT GMF Aero Asia Income Statements (million Rupiah)

Uraian Description	2011	2010	Perkembangan (%) Growth (%)
Pendapatan Usaha - Operating Revenues	1.629.792	1.515.945	7,5%
Beban Usaha - Operating Expenses	1.533.370	1.461.001	5,0%
Laba Usaha - Operating Income	96.422	54.944	75,5%
Laba (Rugi) Bersih - Net Income (Loss)	54.874	28.766	90,8%
Aset - Assets	1.380.606	1.455.128	-5,1%
Liabilitas - Liabilities	838.876	968.353	-13,4%
Ekuitas - Equity	541.731	486.774	11,3%

Susunan pengurus PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia selengkapnya adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:
Komisaris Utama : Hadinoto Soedigno
Komisaris : Heriyanto Agung Putra

Direksi:
Direktur Utama : Richard Budihadianto
Wakil Direktur Utama : Agus Sudaryo
Direktur Keuangan : Gatot Satriawan
Direktur SDM dan Umum : Hanrozan Haznam

Pendapatan usaha pada tanggal 31 Desember 2011 adalah sebesar Rp 1.629.792 juta, mengalami peningkatan sebesar 7,5% dibandingkan dengan pendapatan usaha per tanggal 31 Desember 2010 sebesar Rp 1.515.945 juta.

Beban Usaha GMF AeroAsia pada tanggal 31 Desember 2011 adalah sebesar Rp 1.533.370 Juta mengalami peningkatan sebesar 5% daripada beban usaha pada tanggal 31 Desember 2010.

Laba Usaha mengalami peningkatan sebesar 75,5% jika dibandingkan dengan tanggal 31 Desember 2010, menjadi sebesar Rp 96.422 juta, pada tanggal 31 Desember 2011.

Laba Bersih tanggal 31 Desember 2011 adalah sebesar Rp 54.874,2 juta mengalami pertumbuhan sebesar 90,8% dibandingkan laba bersih tanggal 31 Desember 2010.

Jumlah Aset dan Liabilitas pada tanggal 31 Desember 2011 turun dibandingkan dengan pada tanggal 31 Desember 2010, sedangkan ekuitas naik.

The composition of the management of PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia is as follows:

Board of Commissioners:
President Commissioner : Hadinoto Soedigno
Commissioner : Heriyanto Agung Putra

Board of Directors:
President Director : Richard Budihadianto
Vice President Director : Agus Sudaryo
Director of Finance : Gatot Satriawan
Director of Personnel and GA : Hanrozan Haznam

Operating revenues for the year ended 31 December 2011 amounted to Rp 1,629,792 million, representing an increase of 7.5% over the operating revenues for the year ended 31 December 2010 that amounted to Rp 1,515,945 million.

Operating expenses for the year ended 31 December 2011 amounted to Rp 1,533,370 million, which represented an increase of 5% from operating expenses incurred in the year ended 31 December 2010.

Operating profits therefore showed an increase of 75.5% from those for the year ended 31 December 2010, and amounted to Rp 96,422 million for the year ended 31 December 2011.

Net income as at 31 December 2011 amounted to Rp 54,874.2 million, or a growth of 90.8% compared to net income as at 31 December 2010.

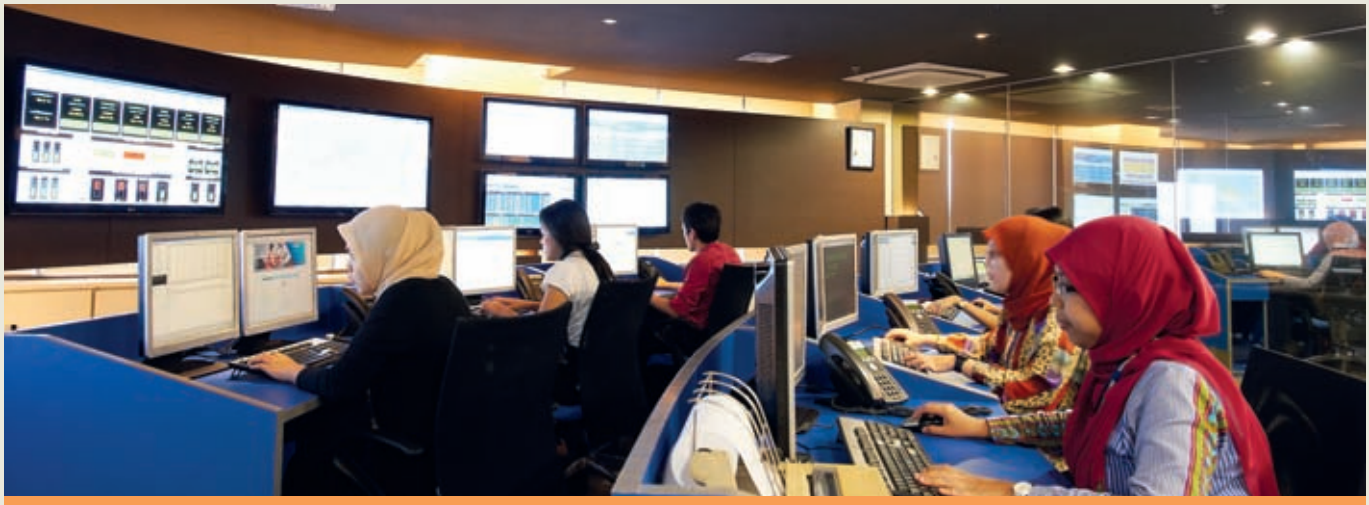
Total assets and total liabilities as at 31 December 2011 declined fro the positions as at 31 December 2010, while total equity showed an increase, over the same corresponding period.

Kepemilikan Saham di Entitas Anak
Shareownership in Subsidiary

Entitas Anak Subsidiaries	Lokasi/ Domicile	Kegiatan usaha utama/ Main business activities	Persentase kepemilikan/ Percentage of ownership	Tahun operasi komersial/ Start of commercial operations
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA)*	Gedung Manajemen GMF Lt.3 Bandara Soekarno Hatta Cengkareng Tel. (62-21) 5508608 Fax. (62-21) 5502441	Perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang/ Aircraft maintenance and overhaul	99,99	2002

* Kepemilikan langsung dan tidak langsung/ Direct and Indirect ownership

SBU & Entitas Anak
SBU & Subsidiaries



PT Aero Systems Indonesia

PT Aero Systems Indonesia
PT Aero Systems Indonesia, sebelumnya dikenal dengan nama PT Lufthansa Systems Indonesia, berdiri sejak tahun 2005. Per akhir Desember 2010, Garuda Indonesia memiliki 51% kepemilikan di perusahaan ini, sementara sisanya sebesar 49% dimiliki oleh PT Aero Wisata.

Ruang lingkup kegiatan Asyst meliputi bidang jasa konsultasi dan rekayasa sistem teknologi informasi serta jasa pemeliharaan kepada perusahaan-perusahaan penerbangan dan industri-industri lainnya.

PT Aero Systems Indonesia
PT Aero Systems Indonesia, previously known as PT Lufthansa Systems Indonesia, has been in existence since end of 2005. At the end of December 2010, Garuda Indonesia owns 51% ownership at the company, with the remaining 49% ownership held by PT Aero Wisata.

The scope of activities of PT Aero Systems Indonesia include consultation and engineering services in information technology systems as well as system maintenance services to airlines and other industries.

PT Aero Systems Indonesia Laporan Laba Rugi (juta Rupiah)
PT Aero Systems Indonesia Income Statements (million Rupiah)

Uraian Description	2011	2010	Perkembangan (%) Growth (%)
Pendapatan Usaha - Operating Revenues	123.640	100.122	23,5%
Beban Usaha - Operating Expenses	116.172	91.328	27,2%
Laba Usaha - Operating Income	7.469	8.794	-15,1%
Laba (Rugi) Bersih - Net Income (Loss)	4.476	4.775	-6,3%
Aset - Assets	224.829	190.037	18,3%
Liabilitas - Liabilities	118.323	88.007	34,4%
Ekuitas - Equity	106.506	102.030	4,4%

Susunan pengurus PT Aero Systems Indonesia selengkapnya adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:
Komisaris Utama : Hadinoto Soedigno
Komisaris : Alexander Maria Tae Maneklaran
Komisaris : Albert Burhan

Direksi:
Direktur Utama : Ridwan Irianto
Direktur : Firdaus Muchtar
Direktur : Ni Nyoman Trisnasari

Pendapatan usaha tercatat sebesar Rp 123,640 miliar di tahun 2011, meningkat sebesar 23,5% dari Rp 100,122 miliar di tahun sebelumnya. Beban usaha juga meningkat sebesar 27,2% menjadi Rp 116,172 miliar.

Prosentase peningkatan pendapatan usaha lebih kecil daripada peningkatan beban usaha, sehingga laba usaha dan laba bersih mengalami penurunan di tahun 2011. Hal ini terlihat dari nilai laba usaha tahun 2011 sebesar Rp 7,469 miliar, menurun 15,1% dari nilai tahun sebelumnya sebesar Rp 8,794 miliar. Sedangkan laba bersih sebesar Rp 4,476 miliar, juga menurun 6,3% dari tahun sebelumnya sebesar Rp 4,775 miliar.

Total aset tercatat sebesar Rp 224,829 miliar, meningkat sebesar 18,3% dari tahun 2010 dengan nilai Rp 190,037 miliar. Di sisi lain, liabilitas juga meningkat sebesar 34,4% menjadi Rp 118,323 miliar, sementara ekuitas meningkat 4,4% menjadi Rp 106,506 miliar.

The composition of the management of PT Aero Systems Indonesia is as follows:

Board of Commissioners:
President Commissioner : Hadinoto Soedigno
Commissioner : Alexander Maria Tae Maneklaran
Commissioner : Albert Burhan

Board of Directors:
President Director : Ridwan Irianto
Director : Firdaus Muchtar
Director : Ni Nyoman Trisnasari

Operating revenues in 2011 amounted to Rp 123.640 billion, an increase of 23.5% from operating revenues of Rp 100.122 billion in the previous year. Operating expenses also increased by 27.2% to Rp 116.172 billion.

The percentage growth rate of operating revenues being lower than the growth of operating expenses resulted in a decline of operating profits and net income in 2011. Operating profits in 2011 amounted to Rp 7.469 billion, a decline of 15.1% from the previous year of Rp 8.794 billion. Net income of Rp 4.476 billion in 2011 also showed a decline of 6.3% compared to the previous year at Rp 4.775 billion.

Total assets amounted to Rp 224.829 billion in 2011, increasing by 18.3% from the position in 2010 at Rp 190.037 billion. Total liabilities also increased by 34.4% to reach Rp 118.323 billion, while total equity increased by 4.4% to Rp 106.506 billion.

Kepemilikan Saham di Entitas Anak
Shareownership in Subsidiary

Entitas Anak Subsidiaries	Lokasi/ Domicile	Kegiatan usaha utama/ Main business activities	Persentase kepemilikan/ Percentage of ownership	Tahun operasi komersial/ Start of commercial operations
PT Aero Systems Indonesia* (d/h/formerly) PT Lufthansa Systems Indonesia	Ratu Plaza (Office Tower) Lt. 28-29 Jl. Jend. Sudirman Kav. 9 Jakarta 10270 Tel. (62-21) 7252350, 7255670 7255660/ 29356000 jidom 2540 Fax. (62-21) 7256062	Penyedia jasa teknologi informasi/ Information technology services	99,99	2005

* Kepemilikan langsung dan tidak langsung/ Direct and Indirect ownership

Tinjauan Keuangan
Financial review

Membaiknya perekonomian Indonesia serta meningkatnya arus trafik penumpang dan kargo mendukung peningkatan pendapatan usaha di tahun 2011.

Improving economic conditions in Indonesia as well as the growth in passenger and cargo traffic supported an increase in operating revenues during the year 2011.

Lingkungan Operasional

Kendati perekonomian global masih dibayangi ketidakpastian, namun pertumbuhan ekonomi global di tahun 2011 masih positif sebesar 3,8%. Asia masih mencatat pertumbuhan yang tinggi dipimpin oleh China sebesar 9,2%. Hal ini mendorong permintaan terhadap jasa transportasi di tahun tersebut demi mendukung aktivitas perdagangan dunia.

Asosiasi maskapai penerbangan International Air Transport Association (IATA) melaporkan pertumbuhan trafik *Revenue Passenger Kilometers* (RPK) sebesar 4,0% yang dimungkinkan oleh penambahan kapasitas *available seat kilometers* (ASK) sebesar 6,3% dan perbaikan *Seat load factor* rata-rata penerbangan menjadi sebesar 75,9%.

Sementara itu, trafik penumpang penerbangan internasional Asia Pasifik juga mengalami peningkatan sebesar 3,5% yang mendukung peningkatan RPK sebesar 3,7% menjadi 724,7 miliar pada tahun 2011. Peningkatan ini mencerminkan kuatnya permintaan pada rute-rute regional yang dipicu oleh pertumbuhan ekonomi kawasan Asia Pasifik dan penambahan kapasitas ASK sebesar 6,3%. *Seat load factor* rata-rata penerbangan internasional Asia Pasifik tercatat sebesar 76,4%.

Sementara itu, perekonomian domestik juga tetap menunjukkan kinerja yang menggembirakan dengan pertumbuhan ekonomi tercatat sebesar 6,5%, meningkat dibandingkan dengan 6,1% di tahun 2010. Pertumbuhan ini dicapai dengan laju inflasi yang sangat rendah, yaitu 3,8%, dibandingkan dengan 7,0% di tahun 2010. Rupiah cenderung stabil dan ditutup di di level Rp 9.068 per dollar AS di akhir tahun 2011. Indikator perekonomian domestik yang menggembirakan ini telah mendukung iklim bisnis yang kondusif bagi perkembangan industri penerbangan domestik.

Kendati demikian, tak dapat dipungkiri bahwa persaingan bisnis di industri penerbangan di Indonesia tetap berlangsung ketat, baik persaingan antara sesama operator nasional yang berjumlah lebih dari 13 maskapai maupun dengan maskapai penerbangan asing yang menerbangi rute-rute

Operating Environment

Despite uncertainties in the global economic condition, the global economic growth remained positive at 3.8%. Asia still recorded the highest growth led by China of 9.2%. This triggered the demand for transportation services during the year to support the world trading activities.

The International Air Transport Association reported the growth in Revenue Passenger Kilometers (RPK) by 4.0% enabled by an increase in available seat kilometers (ASK) by 6.3% and higher Seat Load Factor by 75.9%.

Meanwhile, passenger traffic for Asia Pacific region also showed an increase by 3.5% which supported the increase in RPK by 3.7% to 724.7 billion in 2011. Such increase reflected a strong demand for regional routes driven by the economic growth of Asia Pacific region and increase in ASK by 6.3%. Average Seat Load Factor for Asia Pacific traffic recorded at 76.4%.

Meanwhile, the domestic economy still showed strong performance with economic growth recorded at 6.5%, an increase from 6.1% in 2010. Such growth was achieved amid low inflation level of 3.8%, a decline from 7.0% in 2010. Rupiah tended to be stable and closed at Rp 9,068 per US Dollar at end 2011. Such encouraging domestic economic indicators have supported a conducive business environment for the growth of domestic airline industry.

Despite that, it is inevitable that the business competition in the airline industry in Indonesia continued intensifying, not only among local airlines which exceeded 13 companies but also against international airlines that operated international routes to and from Indonesia. Garuda Indonesia

Tinjauan Keuangan
Financial review

penerbangan internasional ke dan dari Indonesia. Garuda Indonesia cenderung melihat persaingan ini sebagai tantangan untuk membuat Perusahaan lebih maju dan memberikan yang terbaik bagi seluruh pelanggan dan *stakeholder* terkait lainnya.

tended to see this competition as a challenge to move forward and deliver the best to all customers and other stakeholders.

HASIL-HASIL OPERASIONAL

Pendapatan Usaha
Pertumbuhan ekonomi dan jumlah penumpang pada umumnya mendukung peningkatan pendapatan usaha Garuda Indonesia Grup dari Rp 19.534 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 27.165 miliar di tahun 2011, atau meningkat sebesar 39,1%. Peningkatan ini berasal dari pertumbuhan pendapatan dari penerbangan berjadwal sebesar 42,1% menjadi Rp 22.628 miliar. Sementara itu pendapatan dari penerbangan tidak terjadwal dan pendapatan lainnya juga mengalami peningkatan masing-masing sebesar 8,2% dan 47,4% menjadi Rp 2.178 miliar dan Rp 2.359 miliar di tahun 2011.

Pendapatan Usaha – Penerbangan Berjadwal
Pendapatan dari penerbangan "berjadwal tetap" mendominasi pendapatan usaha Perusahaan di tahun 2011, yaitu mencakup 83,3% dari total pendapatan usaha. Pendapatan ini mengalami peningkatan pesat yaitu sebesar 42,1% di tahun 2011 menjadi Rp 22.628 miliar, antara lain didukung oleh peningkatan pendapatan dari penumpang penerbangan berjadwal sebesar 44,0% dari Rp 14.641 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 21.079 miliar di tahun 2011. Pendapatan dari penumpang "berjadwal tetap" mendominasi pendapatan dari "penerbangan berjadwal", yaitu mencakup 93,2% di tahun 2011. Kontribusi ini meningkat dibandingkan 92% di tahun 2010.

Peningkatan harga bahan bakar penerbangan *mainbrand* di tahun 2011 menjadi USc 89,7/liter dibandingkan dengan USc 65,9/liter di tahun 2010 mendorong peningkatan harga jual tiket rata-rata per kilometer (*passenger yield*) menjadi USc 9,8 dari USc 8,8 di tahun 2010. *Passenger yield* untuk penerbangan domestik meningkat sebesar 7,4% sementara untuk penerbangan internasional meningkat sebesar 14,4% di tahun 2011.

OPERATIONAL RESULTS

Operating Revenues
The economic growth and the increase in number of passengers supported an increase in operating revenue of Garuda Indonesia Group from 19,534 billion in 2010 to Rp 27,165 billion in 2011, or increased by 39.1%. Such increase was attributable to the growth in revenue from scheduled airline services by 42.1% to Rp 22,628 billion. Meanwhile, revenue from non-scheduled airlines services and other income also expanded by 8.2% and 47.4% to Rp 2,178 billion and Rp 2,359 billion in 2011, respectively.

Operating Revenues – Scheduled Airline Services
Revenue from scheduled airline services still dominated the Company's operating revenue in 2011, accounted for 83.3% of total operating revenue. This revenue posted a substantial increase of 42.1% in 2011 to Rp 22,628 billion, partly enabled by the increase in the revenue from passenger of scheduled airline services by 44.0% from Rp 14,641 billion in 2010 to Rp 21.079 billion in 2011. Revenue from passengers of scheduled airline services contributed 93.2% of revenue from scheduled airline services in 2011. Such contribution improved from 92% in 2010.

The increase in jet fuel prices for mainbrand flight in 2011 to USc 89.7/liter from USc 65.9/liter in 2010 supported the increase in passenger yield to USc 9.8 from USc 8.8 in 2010. Passenger yield for domestic flight increased by 7.4% while for international flight increased by 14.4% in 2011.

Peningkatan *passenger yield* ini yang antara lain menjadi faktor penunjang pertumbuhan pendapatan dari penumpang penerbangan berjadwal.

Pendapatan dari penumpang penerbangan berjadwal yang berasal dari penerbangan Citilink meningkat 64,6% dari USD 48 juta pada tahun 2010 menjadi USD 79 juta pada tahun 2011. Kenaikan ini berasal dari kenaikan jumlah penumpang sebesar 42,2% menjadi 1.626 ribu orang dan kenaikan harga jual tiket rata-rata (*passenger yield*) sebesar 19,8% dari USc 4,9 menjadi USc 5,8 pada tahun 2011.

Sementara itu, pendapatan kargo dari penerbangan berjadwal juga naik sebesar 21,7% menjadi Rp 1.442 miliar, sehingga menyumbang 6,4% dari total pendapatan berjadwal di tahun 2011.

The increase in passenger yield then became one of the factors that supported the growth in passenger for scheduled services.

The revenue from passengers of scheduled airline services of Citilink grew by 64.6% from USD 48 million in 2010 to USD 79 million in 2011. Such increase was attributable to the increase in the number of passengers by 42.2% to 1,626 thousand people and increase in passenger yield by 19.8% from USc 4.9 to USc 5.8 in 2011.

Meanwhile, revenue from cargo of scheduled airline services also increased by 21.7% to Rp 1,442 billion, representing 6.4% of total revenue from scheduled airline services in 2011.

Pendapatan dari Penumpang Penerbangan Berjadwal (USD juta)
Passenger Revenues from Scheduled Airline Services (USD million)

	2011	2010	Perkembangan (%) Growth (%)
Penerbangan *Mainbrand* - Mainbrand Flight			
Domestik - Domestic	1.253	819	53,0%
Internasional - International	1.029	728	41,3%
Sub Total	2.282	1.547	47,5%
Penerbangan Citilink - Citilink Flight	79	48	64,6%
Jumlah Total	**2.361**	**1.595**	**48,1%**

Pendapatan Usaha – Penerbangan Tidak Terjadwal

Pendapatan dari penerbangan tidak terjadwal yang mencakup layanan penerbangan haji dan *charter* mengalami peningkatan sebesar 8,2% di tahun 2011 dari Rp 2.014 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 2.178 miliar di tahun 2011, terutama dipicu oleh peningkatan pendapatan haji sebesar 10,2%. Kontribusi pendapatan dari penerbangan haji terhadap penerbangan tidak terjadwal mengalami peningkatan menjadi 93,5% dari 91,7% di tahun 2010.

Pendapatan Usaha – Lainnya

Pendapatan Usaha lainnya mengalami peningkatan sebesar 47,4% dari Rp 1.600 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 2.359 miliar di tahun 2011.

Non Scheduled Airline Services

Revenue from non-scheduled airline services consisted of hajj and charter flight posted an increase by 8.2% in 2011 from Rp 2,014 billion in 2010 to Rp 2,178 billion in 2011, particularly triggered by an increase of 10.2% in hajj revenue. The contribution of revenue from hajj flight services to total non scheduled airline services expanded to 93.5% from 91.7% in 2010.

Other Operating Revenues

Other operating revenue grew by 47.4% from Rp 1,600 billion in 2010 to Rp 2,359 billion in 2011.

Tinjauan Keuangan
Financial review

Pendapatan jasa pelayanan penerbangan mengalami peningkatan sebesar 119,1% dari Rp 225 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 492 miliar di tahun 2011, sehingga menyebabkan kontribusi jasa pelayanan penerbangan meningkat dari 14,0% di tahun 2010 menjadi Rp 20,9% di tahun 2011. Pendapatan jasa pelayanan penerbangan merupakan penyumbang terbesar dari pendapatan lain-lain di tahun 2011.

Revenue from airline related services increased by 119.1% from Rp 225 billion in 2010 to Rp 492 billion in 2011, making the contribution of revenue from airline related services increased from 14.0% in 2010 to 20.9% in 2011. Revenue from airline services was the highest contributor to total other operating revenue in 2011.

Penyumbang terbesar kedua adalah pendapatan dari pemeliharaan dan perbaikan pesawat yaitu sebesar Rp 463 miliar di tahun 2011, meningkat sebesar 72,9% dari tahun sebelumnya. Pendapatan dari biro perjalanan juga cukup menggembirakan yaitu sebesar Rp 455 miliar di tahun 2011, atau meningkat sebesar 20,5% dibandingkan tahun 2010.

The second largest contributor to other operating revenues was revenue derived from aircraft maintenance and overhaul to third parties which amounted to Rp 463 billion in 2011, increased by 72.9% from previous year. Revenue from travel agent was also significant atf Rp 455 billion in 2011, or increased by 20.5% compared with that in 2010.

Beban Usaha

Beban usaha mengalami peningkatan sebesar 33,4% dari Rp 19.601 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 26.153 miliar di tahun 2011 antara lain dipicu oleh peningkatan sebesar 37,7% pada beban operasional penerbangan menjadi Rp 15.849 miliar. Beban ini menyumbang 60,6% terhadap beban usaha.

Operating Expenses

Operating expenses increased by 33.4% from Rp 19,601 billion in 2010 to Rp 26.153 billion in 2011, partly triggered by the increase of 37.7% in flight operations expenses to Rp 15,849 billion. These expenses contributed 60.6% of total operating expenses.

Unit *cost* layanan penumpang jasa penerbangan berjadwal naik 11,4% menjadi USc 7,8 per ASK terutama karena kenaikan harga *Aircraft Fuel* dan pemenuhan standar kualitas layanan 4-*star* Skytrax. Cost per ASK penerbangan *mainbrand* meningkat rata-rata 2,2% menjadi USc 7,9. Sedangkan *cost* per ASK penerbangan Citilink meningkat 23,9% menjadi USc 6,4 yang juga dipengaruhi oleh kenaikan dan tingginya beban pemeliharaan pesawat sedangkan *scale of economies* yang ideal dengan armada pesawat yang terdiri atas 9 unit masih belum tercapai.

Unit cost for passenger services of scheduled airline services increased by 11.4% to USc 7.8 per ASK particularly due to an increase in jet fuel prices and the fulfillment of standard quality of 4-star Skytrax. Cost per ASK for mainbrand flights increased by an average of 2.2% to USc 7.9. Meanwhile, cost per ASK for Citilink flights increased by 23.9% to USc 6.4 due to higher aircraft maintenance expenses, as the optimum economy of scale with only 9 units in the fleet has yet to be achieved.

- Beban operasional penerbangan tercatat sebesar Rp 15.849 miliar di tahun 2011, meningkat sebesar 37,7% dibandingkan dengan Rp 11.513 miliar di tahun 2010 akibat peningkatan beban bahan bakar sebesar 57,6% dari Rp 6.325 miliar ditahun 2010 menjadi Rp 9.967 miliar di tahun 2011. Peningkatan bahan bakar ini sejalan dengan peningkatan harga rata-rata avtur dari USc 65,9/liter di tahun 2010 menjadi

- Flight operation expenses was recorded at Rp 15,849 billion in 2011, increased by 37,7% compared with Rp 11,513 billion in 2010 as a result of an increase in fuel expenses by 57.6% from Rp 6,325 billion in 2010 to Rp 9,967 billion in 2011. The increase in fuel expenses was driven by the increase in jet fuel prices from

USc 89,7/liter di tahun 2011. Beban bahan bakar merupakan penyumbang terbesar dari beban operasional penerbangan, yaitu mencakup 62,9% dari total beban operasional penerbangan di tahun 2011. Sementara itu, beban sewa dan *charter* pesawat yang merupakan penyumbang terbesar kedua yaitu 22,4% dari total beban operasional penerbangan mengalami peningkatan sebesar 31,6% menjadi Rp 3.545 miliar di tahun 2011 sebagai akibat dari penambahan armada yang dilakukan selama tahun 2011.

- Beban tiket penjualan dan promosi yang menyumbang 8,9% dari total beban usaha juga mengalami peningkatan sebesar 31,2% menjadi Rp 2.330 miliar.
- Beban pelayanan penumpang meningkat sebesar 39,6% menjadi Rp 2.290 miliar di tahun 2011 seiring dengan peningkatan kualitas layanan yang diberikan perusahaan serta kenaikan jumlah penumpang.
- Beban bandara mengalami peningkatan dari Rp 1.520 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 1.954 miliar di tahun 2011 antara lain disebabkan oleh peningkatan jumlah keberangkatan/pendaratan penerbangan berjadwal sebesar 26,0% menjadi 141 ribu kali yang berdampak pada peningkatan beban pelayanan pesawat dan penerbangan. Beban ini menyumbang 7,5% dari total beban usaha.
- Beban administrasi dan umum berjumlah Rp 1,739 miliar, 6,6% dari total beban usaha, mengalami kenaikan sebesar 7,8% yang dipicu oleh kenaikan beban sewa, asuransi, dan pemeliharaan dan perbaikan.
- Beban pemeliharaan dan perbaikan tercatat sebesar Rp 1,669 miliar, mengalami kenaikan sebesar 29,4% sejalan dengan penambahan pesawat dan produksi. Jam terbang penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal tahun 2011 meningkat sebesar 28,8% menjadi 283 ribu jam. Beban ini menyumbang 6,4% dari total beban usaha.
- Beban operasional transportasi, beban operasional jaringan dan beban operasional hotel mengalami kenaikan masing-masing sebesar 36,7%, 30,6% dan 12,1%. Adapun porsi beban ini terhadap total beban usaha masing-masing adalah 0,5%, 0,5% dan 0,2%.

USc 65.9/liter in 2010 to USc 89.7/liter in 2011. Fuel expenses was the largest contributor to flight operation expenses, representing 62.9% of total flight operation expenses in 2011. Meanwhile, aircraft rental and charter expense was the second largest contributors to total flight operation expenses, accounting for 22.4%, or increased by 31.6% to Rp 3,545 billion in 2011 triggered by fleet expansion carried out throughout the year 2011,

- Ticketing, sales and promotion expenses contributed 8.9% of total operating expenses, increased by 31.2% to Rp 2,330 billion.
- Passenger services expenses increased by 39.6% to Rp 2,290 billion in 2011 in line with the increase in service quality provided by the Company and an increase in the number of passengers.
- User charge and station expenses increased from Rp 1,520 billion in 2010 to Rp 1,954 billion in 2011, partly due to the increase in the number of departure/ arrival for scheduled airline services by 26.0% to 141 thousands times which affected the increase in aircraft and flight service expenses. This expense represented 7.5% of total operating expenses
- General and administrative expenses amounted to Rp 1,739 billion, 6.6% of total operating expenses, an increase of 7.8% driven by an increase in rental expenses, insurance as well as repair and maintenance.
- Maintenance and repair expenses recorded at Rp 1,669 billion, an increase of 29.4% in line with the fleet expansion and production. The flight hours for both scheduled and non scheduled airlines services increased by 28.8% in 2011 to 283 thousand hours. These expenses accounted for 6.4% of total operating expenses.
- Transportation operation expenses, network operation expenses and hotel operation expenses rose by 36.7%, 30.6% and 12.1%, respectively. These expenses accounted for 0.5%, 0.5% and 0.2%, respectively, to total operating expenses.

Tinjauan Keuangan
Financial review

***Cost*/ASK Penerbangan Berjadwal (US$ *Cent*)**
Cost/ASK of Scheduled Airline Services (US$ Cent)

	2011	2010	Perkembangan (%) Growth (%)
Penerbangan *Mainbrand* - Mainbrand Flight			
Domestik - Domestic	9,0	8,3	7,7%
Internasional - International	7,1	6,2	15,0%
Rata-rata - Average	7,9	7,1	2,2%
Penerbangan Citilink - Citilink flights	6,4	5,2	23,9%
Rata-rata Penerbangan Berjadwal - Average Scheduled Airline Services	7,8	7,0	11,4%

Laba Usaha dan EBITDA
Tingginya pertumbuhan pendapatan usaha dibandingkan dengan beban usaha membuat perusahaan membukukan laba usaha sebesar Rp 1.012 miliar di tahun 2011 dibandingkan dengan rugi usaha sebesar Rp 67,2 miliar di tahun 2010. EBITDA perusahaan mengalami peningkatan sebesar 32,8% menjadi Rp 2.099 miliar di tahun 2011.

Operating Profit and EBITDA
Higher growth in operating revenue compared with operating expenses enabled the company to book operating profit of Rp 1,012 billion in 2011 compared with operating loss of Rp 67.2 billion in 2010. EBITDA posted an increase by 32.8% to Rp 2,099 billion in 2011.

Penghasilan (Beban) Lain-lain
Di luar laba usaha, Perusahaan mencatat penghasilan dan beban lain-lain. Penghasilan lain-lain terbesar berasal dari pendapatan bunga, yang mengalami peningkatan dari Rp 58,2 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 198,7 miliar di tahun 2011 seiring dengan kelebihan likuiditas yang diperoleh Perusahaan setelah penawaran umum perdana perseroan pada tanggal 11 Februari 2011. Penghasilan lain-lain yang juga cukup signifikan di tahun 2011 adalah keuntungan penjualan aset tetap dan aset tidak produktif, yaitu sebesar Rp 35,9 miliar. Jumlah ini meningkat dibandingkan hanya Rp 6,2 miliar di tahun 2010.

Other Operating Income (Charges)
Apart from operating profit, the Company also recorded other operating income (charges). The largest other income stemmed from interest income, which posted an increase from Rp 58.2 billion in 2010 to Rp 198.7 billion in 2011 in line with the excess liquidity recorded by the Company post initial public offering on 11 February 2011.
Other income which was also significant in 2011 was the gain from the sale of fixed assets and unproductive assets amounted to Rp 35.9 billion. This amount increased from only Rp 6.2 billion in 2010.

Sementara itu, beban lain-lain terbesar berasal dari beban keuangan yang meningkat sebesar 5,0% menjadi Rp 173 miliar di tahun 2011. Penurunan nilai aset tercatat sebesar Rp 67,2 miliar di tahun 2011, meningkat dibandingkan Rp 3,7 miliar di tahun 2010. Selain itu, Perusahaan juga mencatat kerugian *sale and leaseback* yang tercatat sebesar Rp 13,8 miliar di tahun 2011 dibandingkan dengan keuntungan dari *sale* dan *leaseback* yang diperoleh Perusahaan di tahun 2010 sebesar Rp 162,8 miliar.

Meanwhile, the largest other expenses stemmed from the interest expenses and financial charges which increased by 5.0% to Rp 173 billion in 2011, impairment assets amounted to Rp 67.2 billion in 2011 compared with only Rp 3.7 billion in 2010. Moreover, the Company also recorded loss on sale and lease back amounted to Rp 13.8 billion in 2011 compared with gain of Rp 162.8 billion in 2010.

Hal lainnya yang juga penting di tahun 2011 adalah tidak adanya keuntungan dari restrukturisasi utang yang merupakan keuntungan yang diperoleh Perusahaan khusus di tahun 2010 seiring dengan keberhasilan restrukturisasi utang perusahaan di tahun 2010. Di tahun 2010, jumlah keuntungan dari restrukturisasi utang ini tercatat sebesar Rp 225 miliar.

Another important highlight in 2011 was the absence of gain from debt restructuring, which was the non recurring income particularly booked in 2010 following the success of debt restructuring during the year. In 2010, gain from debt restructuring was recorded at Rp 225 billion.

Laba Sebelum Pajak

Laba sebelum pajak tercatat sebesar Rp 1.003 miliar di tahun 2011, mengalami peningkatan sebesar 143,7% dibandingkan dengan tahun 2010.

Profit before tax

Profit before tax recorded at Rp 1,003 billion in 2011, an increase by 143.7% compared with that in 2010.

Laba Bersih

Laba bersih tercatat sebesar Rp 809 miliar di tahun 2011, mengalami peningkatan sebesar 56,1% dibanding dengan tahun 2010. Sebagai akibat dari peningkatan laba bersih, marjin bersih mengalami peningkatan dari 2,7% di tahun 2010 menjadi 3,0% di tahun 2011.

Net profit

Net profit was recorded at Rp 809 billion in 2011, increased by 56.1% compared with that in 2010. Consequently, net profit margin increased from 2.7% in 2010 to 3.0% in 2011.

Pendapatan Komprehensif Lain

Pendapatan komprehensif lain tercatat sebesar Rp 50 miliar pada tahun 2011, yang terutama berasal dari peningkatan revaluasi aset tetap - bersih setelah pajak, sebesar Rp 49 miliar. Pada tahun 2010, Perusahaan membukukan penurunan revaluasi aset tetap - bersih setelah pajak sebesar Rp 299 miliar.

Other Comprehensive Income

Other comprehensive income amounted to Rp 50 billion in 2011, mainly due to the gain on revaluation of property and equipment - net after tax, in the amount of Rp 49 billion. In 2010, the Company recorded a loss on revaluation of property and equipment - net after tax of Rp 299 billion.

Jumlah Laba (Rugi) Komprehensif

Jumlah laba komprehensif dengan demikian tercatat sebesar Rp 859 miliar di tahun 2011, mengalami peningkatan sebesar 285,41% dibandingkan dengan tahun 2010. Hal ini menunjukkan keberhasilan perusahaan menjalankan strategi yang telah ditetapkan.

Total Comprehensive Income (Loss)

Total comprehensive income in 2011 thus amounted to Rp 859 billion, representing an increase of 285.41% over the amount in 2010, as a result of successful business strategy implementation by the Company.

POSISI KEUANGAN

FINANCIAL POSITION

Aset

Jumlah aset Perusahaan tercatat sebesar Rp 18.009 miliar di tahun 2011, mengalami peningkatan sebesar 31,8% dibandingkan dengan Rp 13.666 miliar di tahun 2010, seiring dengan peningkatan sebesar 78,5% dalam aset lancar dan 13,8% dalam aset tidak lancar.

Assets

The Company's assets was recorded at Rp 18,009 billion in 2011, increased by 31.8% compared with Rp 13,666 billion in 2010 as a result of an increase of 78.5% in current assets and 13.8% in non current assets.

Tinjauan Keuangan
Financial review

Aset Lancar
Aset lancar mengalami kenaikan sebesar 78,5% dari Rp 3.801 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 6.784 miliar di tahun 2011. Kenaikan ini terutama disebabkan oleh:

- Kenaikan kas sebesar 221,4% menjadi Rp 3.784 miliar di tahun 2011 seiring dengan keberhasilan Perusahaan melaksanakan penawaran umum perdana di bulan Pebruari 2011 yang meraih dana segar sebesar Rp 3,3 triliun.
- Peningkatan piutang usaha sebesar 26,9% menjadi Rp 1.591 miliar di tahun 2011 yang antara lain disebabkan oleh peningkatan tagihan terkait dengan jasa penerbangan maupun non penerbangan. Termasuk di dalam tagihan jasa penerbangan adalah tagihan kepada agen penumpang, agen kargo, haji dan kartu kredit. Sebagai akibatnya, rasio perputaran piutang mengalami peningkatan dari 15,6 hari di tahun 2010 menjadi 17,1 hari di tahun 2011.
- Kenaikan persediaan dari Rp 607 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 720 miliar di tahun 2011 yang antara lain terdiri dari suku cadang, jasa boga dan lainnya.

Aset Tidak Lancar
Aset tidak lancar mengalami peningkatan sebesar 13,8% dari Rp 9.865 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 11.226 miliar di tahun 2011. Kenaikan ini antara lain disebabkan oleh:

- Kenaikan dana perawatan pesawat dan uang jaminan dari Rp 2.040 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 3.010 miliar di tahun 2011, atau meningkat sebesar 47,6% akibat penambahan jumlah pesawat.
- Kenaikan uang muka pembelian pesawat dari Rp 1.068 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 2.063 miliar di tahun 2011. Perusahaan melakukan pembelian atas 6 pesawat Airbus tipe A-330 dengan jadwal pengiriman mulai Oktober 2012 sampai dengan Oktober 2014, 25 Pesawat A-320 dengan jadwal pengiriman mulai 2014 sampai dengan 2018, 10 Boeing 777-300ER dengan jadwal pengiriman mulai Mei 2013 sampai dengan Januari 2016, Boeing 737-800 sebanyak 25 pesawat dengan jadwal pengiriman mulai Juni 2009 sampai dengan Februari 2016.

Current Assets
Current assets posted an increase of 78.5% from Rp 3,801 billion in 2010 to Rp 6,784 billion in 2011. Such increase was due to:

- An increase in cash by 221.4% to Rp 3,784 billion in 2011 as a result of the company's success in conducting its initial public offering in February 2011 raising a total fresh funds of Rp 3.3 trillion.
- An increase in account receivables by 26.9% to Rp 1,591 billion in 2011 partly due to an increase in receivables related to airline and non airline services. Included in the receivables on airline services is receivable to passenger and cargo agents, hajj and credit card. Consequently, account receivables turnover increased from 15.6 days in 2010 to 17.1 days in 2011.

- An increase in inventory from Rp 607 billion in 2010 to Rp 720 billion in 2011, which consisted of spare parts, catering and others.

Non Current Assets
Non current assets posted an increase by 13.8% from Rp 9,865 billion in 2010 to Rp 11,226 billion in 2011. Such increase was due to:

- An increase in maintenance reserve fund and security deposits from Rp 2,040 billion in 2010 to Rp 3,010 billion in 2011, or increase by 47.6% due to fleet expansion.

- An increase in advance for purchase of aircraft from Rp 1,068 billion in 2010 to Rp 2,063 billion in 2011. The company purchased 6 units of Airbus A-330 with delivery schedule starting from October 2012 until October 2014, 25 units of A-320 aircraft with delivery schedule starting from 2014 until 2018, 10 units of Boeing 777-300ER with delivery schedule starting from May 2013 until January 2016, 25 units of Boeing 737-800 with delivery schedule starting from June 2009 until February 2016.

Liabilitas

Liabilitas jangka pendek mengalami peningkatan sebesar 11,9% menjadi Rp 5.867 miliar di tahun 2011 antara lain disebabkan oleh peningkatan liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun dari Rp 1.191 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 1.486 miliar di tahun 2011. Peningkatan terbesar ditemui pada pinjaman jangka panjang yaitu dari Rp 283 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 729 miliar di tahun 2011 seiring dengan jatuh temponya beberapa pinjaman jangka panjang yang dimiliki Perusahaan.

Sementara itu, liabilitas jangka panjang mengalami penurunan sebesar 7,3% dari Rp 4.955 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 4.596 miliar di tahun 2011 yang terutama dipicu oleh penurunan sebesar 28,4% dalam liabilitas sewa pembiayaan menjadi Rp 1.248 miliar di tahun 2011.

Ekuitas

Ekuitas mengalami peningkatan dari Rp 3.469 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 7.547 miliar di tahun 2011 seiring dengan keberhasilan perusahaan melakukan penawaran umum saham perdana di bulan Pebruari 2011. Perusahaan meraih dana segar sejumlah Rp 3.300 miliar dari penawaran perdana ini dan hasilnya akan digunakan sepenuhnya untuk pengembangan perusahaan.

ARUS KAS

Pada tanggal 31 Desember 2011, Kas dan Setara Kas tercatat sebesar Rp 3.784 miliar, meningkat sebesar 221,4% dibandingkan posisi pada 31 Desember 2010 yang mencapai Rp 1.177 miliar.

1. **Aktivitas Operasional**
   Sumber utama likuiditas Perusahaan adalah dana yang berasal dari kegiatan operasional. Kas yang diperoleh dari aktivitas operasi mengalami peningkatan dari Rp 1.602 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 1.903 miliar di tahun 2011 antara lain dimungkinkan oleh peningkatan kinerja perusahaan di tahun 2011.

2. **Aktivitas Investasi**
   Arus kas yang digunakan untuk kegiatan investasi mencapai Rp 2.232 miliar di tahun 2011, mengalami peningkatan dibandingkan dengan

Liabilities

Short term liabilities posted an increase by 11.9% to Rp 5,867 billion in 2011 partly due to an increase in long term liabilities due in 1 year from Rp 1,191 billion in 2010 to Rp 1,486 billion in 2011. The highest increase was seen at long term debt from Rp 283 billion in 2010 to Rp 729 billion in 2011 as some long term debt would due.

Meanwhile, long term liabilities posted a decline by 7.3% from Rp 4,955 billion in 2010 to Rp 4,596 billion in 2011 particularly driven by the decline of 28.4% in lease liabilities to Rp 1,248 billion in 2011.

Equity

Equity increased from Rp 3,469 billion in 2010 to Rp 7,547 billion in 2011 following the Company's success in conducting initial public offering (IPO) in February 2011. The Company obtained fresh funds amounted to Rp 3,300 billion from this IPO and the proceed will be used to support the Company's expansion.

CASH FLOW

On 31 December 2011, cash and cash equivalent was recorded at Rp 3,784 billion, increased by 221.4% compared with Rp 1,177 billion at December 31, 2010.

1. **Operating Activities**
   Main source of the Company's liquidity is funds obtained from operational activities. Cash obtained from operational activities increased from Rp 1,602 billion in 2010 to Rp 1,903 billion in 2011 particularly enabled by the improvement in the company's performance during 2011.

2. **Investment Activities**
   Cash used for investment activities reached Rp 2,232 billion in 2011, an increase from Rp 946 billion in 2010 in line with Garuda Indonesia's

Tinjauan Keuangan
Financial review

Rp 946 miliar di tahun 2010 seiring dengan ekspansi armada Garuda Indonesia. Perusahaan mengeluarkan dana sebesar Rp 1.099 miliar di tahun 2011 dalam bentuk uang muka pembelian pesawat.

fleet expansion. The Company disbursed funds of Rp 1,099 billion in 2011 in form of advanced payment for aircraft purchases.

3. Aktivitas Pendanaan

Seiring dengan keberhasilan penawaran umum saham perdana, Perusahaan memperoleh tambahan arus kas dari aktivitas pendanaan sebesar Rp 2.823 miliar di tahun 2011. Sementara itu, Perusahaan melakukan pembayaran pinjaman jangka pendek dan pinjaman jangka panjang masing-masing Rp 838 miliar dan Rp 478 miliar di tahun 2011. Namun di sisi lain, Perusahaan juga memperoleh pinjaman jangka pendek dan jangka panjang masing-masing sejumlah Rp 169 miliar dan Rp 800 miliar.

3. Financing Activities

As a result of the Company's success in conducting its Initial Public Offering, the company obtained additional cash from financing activities of Rp 2,823 billion in 2011. Meanwhile, the Company paid its short term debt and long term debt by Rp 838 billion and Rp 478 billion, respectively in 2011. However, on the other hand, the company also obtained short term debt and long term debt amounted to Rp 169 billion and Rp 800 billion, respectively.

PENGUNGKAPAN LAIN-LAIN

Struktur Modal

Perusahaan memperbaiki struktur modal dengan menurunkan Debt to Equity Ratio (DER) untuk menurunkan beban bunga atas pinjaman Perusahaan yang berjumlah cukup besar. Hal ini dilakukan dengan membayar kewajiban dalam jumlah cukup besar. Di sisi lain perbaikan DER juga dimungkinkan setelah adanya penawaran umum saham perdana Perusahaan (IPO) di bulan Pebruari 2011.

Kebijakan struktur modal Perusahaan adalah untuk mempertahankan struktur modal yang optimal untuk mencapai tujuan-tujuan usaha, termasuk melalui rasio modal yang sehat dan peringkat kredit yang kuat.

Kemampuan Membayar Hutang

Perusahaan memperbaiki kemampuan membayar hutang dari laba yang diperoleh dan penurunan hutang yang dilakukan selama tahun 2011 sehingga *Debt to Equity Ratio* (DER) dapat diturunkan dari 2,9x pada akhir tahun 2010 menjadi 1,4x pada akhir tahun 2011.

Tingkat solvensi (*solvency ratio*) Perusahaan cukup sehat yaitu dari 21,2% pada akhir tahun 2010 menjadi 18,1%. Rasio yang dihitung dengan

OTHER DISCLOSURE

Capital Structure

The Company improved its capital structure through the reduction of DER in order to reduce the huge amounts of interest expense paid on the Company's borrowings. This is done by making considerable amount of debt repayment. The improvement in DER was also enabled after the Company's initial public offering in February 2011.

The Company's capital structure policy is to maintain an optimum capital structure in support of business objectives, including by maintaining a sound capital ration and a strong credit rating.

Debt Servicing Capability

The Company's debt servicing capability has been improved through better profitability and reduction of debts during 2011, resulting in a reduction of its Debt to Equity Ratio (DER) from 2.9x at year-end 2010 to 1.4x by the end of 2011.

The Company maintained a healthy solvency ratio from 21.2% at year end 2010 to 18.1%. The solvency ratio, calculated by dividing the total of net

membagi penjumlahan laba bersih dan penyusutan dengan jumlah kewajiban jangka panjang dan jangka pendek ini menurun karena laba bersih mengalami peningkatan yang signifikan di tahun 2011.

Restrukturisasi Hutang

Restrukturisasi hutang Perusahaan telah selesai ditandatangani pada akhir 2010. Restrukturisasi hutang tersebut merupakan awal dari babak baru dimana Perusahaan membayar cicilan hutang pokoknya secara teratur. Dalam tahun 2011, seluruh pembayaran bunga dan hutang pokok kepada masing-masing kreditur dapat dilaksanakan tepat pada waktunya. Pembayaran bunga selama tahun 2011 adalah sebesar USD 8.479.527, sedangkan pembayaran hutang pokoknya sebesar USD 90.532.278. Hal ini mengakibatkan saldo hutang yang direstrukturisasi berkurang menjadi USD 345.959.229.

Sumber dana pembayaran bunga dan hutang pokok pada tahun 2011 adalah berasal dari pendapatan operasional perusahaan.

Kebijakan Investasi

Kebijakan investasi Perusahaan di tahun 2011 adalah menjaga *capital expenditure* agar tidak melebihi anggaran secara keseluruhan kendati terdapat kebutuhan untuk melakukan investasi.

Kebijakan Dividen

Kebijakan dividen Perusahaan adalah untuk membagikan dividen setidaknya sekali setahun kecuali diputuskan lain dalam RUPS. Namun mengingat kondisi keuangan Perusahaan yang masih memiliki posisi akumulasi rugi sebesar Rp 5.974 miliar per akhir Desember 2011, maka perusahaan belum membayarkan dividen selama 7 tahun terakhir

Initial Public Offering (IPO)

Pada awal tahun 2011, Garuda telah berhasil mencatatkan sahamnya pada Bursa Efek. Dari hasil penjualan saham, Garuda berhasil memperoleh dana sebesar Rp 3.187 miliar (setelah dikurangi dengan biaya IPO). Garuda berkomitmen untuk memaksimalkan dana hasil IPO, sebesar 80% digunakan untuk ekspansi usaha, pengembangan rute dan armada baru serta 20% digunakan untuk membiayai belanja modal Perusahaan maupun Entitas Anak. Realisasi penggunaan dana dari hasil Penawaran Umum Saham Perdana sampai dengan

income and depreciation with total long-term and short-term liabilities, has declined in line with the significant growth in net profit during 2011.

Debt Restructuring

The Company's debt restructuring was signed at the end of 2010. This marked the new beginning for the Company to start regularly paying the installment of its debt principal. In 2011, the Company has paid all interest and principal of its debt to creditors according to the schedule. The interest payment during 2011 was USD 8,479,527 while the principal payment was USD 90,532,278. Such payment caused the principal of restructured debt reduced to USD 345,959,229.

Funding sources for payment of interest and principal on the Company's debts in 2011 were derived from the Company's operating revenues.

Investment Policy

The Company's investment policy in 2011 was to maintain capital expenditure so that it would not exceed the total budget even though there was a demand.

Dividend Policy

The Company's dividend policy is to distribute dividend at least once in a year unless decided otherwise by the AGM. However, considering the financial position of the Company, which still had accumulated losses of Rp 5,975 billion per end of December 2011, the Company has not distributed dividends for the last 7 years.

Initial Public Offering (IPO)

Early in 2011, Garuda has successfully listed its shares in the stock exchange. From the Initial Public Offering (IPO), Garuda obtained new fresh funds of Rp 3,187 billion (net after deducting with IPO expenses). Garuda committed to maximize the IPO proceeds, whereas approximately 80% will be used for business, route and new fleet expansion and 20% will be used to finance capital expenditure at both parent company and subsidiaries. The realization of use of proceed from IPO until December 2011

Tinjauan Keuangan
Financial review

Desember 2011 adalah Rp 1.408 miliar. Penggunaan dana yang telah terpakai selama tahun 2011 adalah sebesar IDR 1.152 miliar untuk pengembangan armada baru yaitu untuk mendanai *pre-delivery payment* ("PDP"), security deposit dan biaya lain terkait pengembangan armada, serta sebesar Rp 255,5 miliar untuk belanja modal Perusahaan. Dengan demikian sisa dana hasil Penawaran Umum yang belum digunakan per 31 Desember 2011 adalah sebesar Rp 1.779 miliar.

was Rp 1,408 billion, whereas Rp 1,152 billion was used for new fleet expansion, such as to finance pre-delivery payment, security deposit and other expenses related to fleet expansion and Rp 255.5 billion was used for capital expenditure. Consequently, the unused portion of IPO proceeds as of 31 December 2011 was recorded at Rp 1,779 billion.

Penggunaan Dana IPO (dalam juta Rupiah)
Utilization of Proceeds from the IPO (in million Rupiah)

	Nilai Realisasi Hasil Penawaran Umum Amount of Proceeds from IPO	Realisasi Penggunaan Dana Hasil Penawaran Umum (2011) Utilization of Proceeds from IPO	Sisa Dana Hasil Penawaran Umum Remaining Amount of Proceeds from IPO
Pembayaran pra-delivery Predelivery Payment	2.079.550	740.080	1.339.470
Security Deposit & Biaya lain terkait pengembangan armada Security deposits & Other expenses related to fleet expansion	470.060	412.310	57.750
Belanja Modal Capex	637.400	255.500	381.900
Jumlah Total	**3.187.010**	**1.407.890**	**1.779.120**

Pendanaan Pertumbuhan Armada

Armada Garuda telah dan akan terus meningkat secara signifikan. Pendanaannya dilakukan dengan beberapa cara. Sebagian dilakukan dengan menggunakan *aircraft leasing company* sebagai sumber pendanaan, dengan cara *sale & lease back*, dan sebagian lagi dengan mencari pendanaan dari Bank. Pada tahun 2011, telah didapatkan pendanaan sebesar kurang lebih USD 300 juta dari Standard Chartered Bank ("SCB") untuk membiayai 6 pesawat Boeing 737-800 NG yang di-*delivery* akhir 2011 sampai dengan pertengahan 2013. Pendanaan ini masuk dalam nominasi *best aircraft financing* deal tahun 2011 di SCB, karena dinilai berhasil mengatasi masalah-masalah yang cukup kompleks. Kesepakatan ini merupakan yang kedua dengan SCB, sehingga jumlah pendanaan yang telah diberikan oleh SCB sekitar USD 500 juta, dalam bentuk *sale & lease back*.

Funding for Fleet Expansion

Garuda's fleets have and will continuously be expanded in a sizable amount in the future. The financing will come from various sources. Some of them will use aircraft leasing company as source of financing through sale and lease back scheme while others will use bank's financing. In 2011, the Company obtained financing amounted to approximately USD 300 million from Standard Chartered Bank (SCB) to purchase 6 units of Boeing 737-800 NG which will be delivered end of the year 2011 until mid of 2013. This financing was nominated as the best aircraft financing deal in 2011 for SCB as it was considered successful in dealing with difficult issues. This was the second agreement with SCB so that total financing obtained from SCB reached USD500 million in form of sale & lease back.

Pendanaan lain yang diperoleh Garuda adalah untuk pembelian 6 buah pesawat CRJ-1000 NextGen yang merupakan bagian dari *fleet acquisition* 18 buah pesawat dengan Bombardier, berupa pendanaan kredit ekspor dari Export Development Canada ("EDC"). EDC telah memberikan *commitment letter* untuk membiayai pesawat-pesawat ini, bahkan sejak sebelum kontrak pembelian dengan Bombardier ditandatangani. *Commitment letter* biasanya diberikan EDC setelah ada *underlying asset* yang akan didanai, yaitu kontrak pesawat tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa *bargaining power* Garuda dalam menegosiasikan pembelian dan pendanaan pesawat telah meningkat signifikan dibanding tahun-tahun sebelumnya.

Other financing obtained by Garuda was related to the purchase of 6 units of CRJ-1000 NextGen as part of fleet acquisitions of 18 aircrafts with Bombardier, in form of export financing from Export Development Canada (EDC). EDC has given commitment letter to finance such aircraft even before the purchase contract with Bombardier was signed. Commitment letter is usually given by EDC when there is underlying assets to be financed, that said the aircraft agreement. This showed the increasing bargaining power of Garuda in negotiating the purchase and the financing compared with previous years.

Pada tahun 2012 mendatang Garuda telah mempersiapkan pendanaan untuk 3 buah pesawat Airbus A330-200 dan 3 buah pesawat Boeing 777-300ER, yang diperkirakan akan di-*delivery* pada tahun 2012 sampai tahun 2013, sebagai salah satu langkah pencapaian Quantum Leap Perusahaan.

In 2012 onward, Garuda has prepared financing for 3 units of Airbus A330-200 and 3 units of Boeing 777-300ER, which is expected to be delivered in 2012 until 2013 as one step of important steps to reach Quantum Leap.

Pendanaan *Working Capital*

Selain untuk pendanaan armada, Garuda juga membutuhkan penambahan modal kerja untuk membiayai ekspansinya. Pada Juni 2011 telah ditandatangani perjanjian pinjaman sebesar USD 55 juta dengan sindikasi beberapa bank (*Club Deal*) dengan Citibank dan UBS sebagai *arranger*. Hal ini juga merupakan tonggak baru bagi Garuda, karena pinjaman terakhir yang dilakukan oleh Garuda untuk modal kerja adalah tahun 1996/1997, sebelum krisis ekonomi Asia dimulai. Dengan ditandatanganinya perjanjian ini, maka Garuda telah *'back to the market'*. Pinjaman ini adalah pinjaman tanpa agunan, dengan bunga cukup rendah, yang sekaligus membuktikan kepercayaan perbankan kepada Garuda telah pulih. Selain pinjaman ini, juga dilakukan pinjaman untuk mendanai *pre-delivery payment* ("PDP") pembelian pesawat sebesar USD 25 juta dari Indoexim Bank.

Working Capital Financing

In addition to fleet financing, Garuda also needs additional working capital to finance its expansion. On June 2011, a club deal loan agreement was signed with Citibank and UBS as arranger totaling USD 55 million. This became a new milestone for Garuda as the last working capital financing obtained by Garuda was in 1996/97 before the Asia Financial Crisis began. The signing of this agreement showed that Garuda had been 'back to the market'. This loan was basically clean at low interest rates, which also proved the trust from the banking industry of the recovery of Garuda. In addition to this loan, there was also loan obtained to finance pre-delivery payment for aircraft purchases amounted to USD25 million from Indoexim Bank.

Asuransi Armada Pesawat

Seiring dengan kinerja operasi dan keuangan Garuda yang meningkat secara signifikan dalam beberapa tahun terakhir, Garuda telah berhasil menurunkan tarif remi asuransi armada pesawat dalam 3 tahun berturut-turut hingga 20% setiap tahunnya. Komitmen

Fleet Insurance

In line with Garuda's substantial improvement in terms of operational and financial performance for the last couple of years, Garuda was able to reduce the rate for insurance premium for the past three consecutive years by up to 20% per annum. The

TInjauan Keuangan
Financial review

manajemen Garuda terhadap *safety* dan perolehan sertifikasi IOSA telah berhasil melepaskan Garuda dari sanksi *EU Ban* dan meningkatkan kepercayaan *underwriter* di pasar asuransi dunia sehingga turut mempercepat penurunan tarif premi tersebut. Dalam tahun-tahun mendatang, Garuda tetap mengusahakan penurunan tarif premi asuransi armada pesawat agar dapat setara dengan perusahaan penerbangan lain yang setara di industri penerbangan internasional.

management's strong commitment toward safety and to be IOSA certified were able to lift EU ban sanction from Garuda and improved underwriter's trust in the global insurance market hence supported lower insurance premium rate. In the future, Garuda will continue trying to reduce the insurance premium rate for its fleets so that it will be at par with other international airlines globally.

Asuransi Berdasarkan PM Nomor 77 Tahun 2011

Pada tanggal 1 Januari 2012, pemerintah Republik Indonesia telah memberlakukan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 jo Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, dimana Garuda dan perusahaan penerbangan domestik diwajibkan memberikan kompensasi atas kerugian penumpang akibat kecelakaan, ketidaknyamanan perjalanan, kerugian atas bagasi dan kargo. Garuda saat ini sudah memenuhi ketentuan dalam peraturan Menteri Perhubungan tersebut dan berkomitmen untuk terus memberikan kenyamanan dan pelayanan yang terbaik bagi pelanggan dengan menjamin kompensasi kerugian kepada penumpang dan pemilik barang kargo melalui jaminan asuransi tanggung jawab pengangkut angkutan udara.

Insurance based on PM no 77 year 2011

On 1 January 2012, the Government of Indonesia has effectively implemented Ministry of Transportation Decree No. 77 Year 2011 jo Minister of Transportation Decree No. 92 Year 2011 about the responsibility of airlines whereas Garuda and other domestic airlines are obliged to provide compensation on passenger losses related to accident, inconveniences, baggage and cargo losses. Garuda has met the requirement stipulated in the Minister of Transportation decree and committed to continuously provide comfort and best services to customers by having insurance coverage on passenger and cargo services.

Cash Management

Untuk mendukung aktivitas *Cash Management*, dan sejalan dengan penerapan SAP-ECC6, Garuda telah menjalankan Weekly Transfer Fund dengan Branch Office Domestik dan telah melakukan '*automatic payment*' yaitu pembayaran menggunakan data yang telah diposting di SAP langsung ke *server* Bank dan *'automatic posting'* MT940 dari Bank ke server SAP. Garuda juga telah melakukan *testing* untuk *Pooling Operational Bank Account Branch Office Domestic* yang mendorong kemampuan Finance Manager *Branch Office* melakukan *internet banking* dan efisiensi *account* pada *Branch Office*.

Cash Management

To support Cash Management activities and in line with SAP-ECC 6 implementation, Garuda has carried out Weekly Transfer Fund with local branch offices as well as performed automatic payment or payment using data that has been inputted in SAP directly to the bank's server and automatic posting MT 940 from bank to SAP server. Garuda has also performed testing on Domestic Branch Office's Pooling Operational Bank Account which supported the ability of Branch Office Finance Manager to carry out internet banking and account efficiency at Branch Offices.

Selain itu Garuda telah melakukan pengelolaan pembayaran *Immigration on Board* (*Visa on Board*) pada Maret 2011, dengan proses data hasil penjualan VOB yang telah terintegrasi, sehingga transfer aplikasi pembayaran dan *posting* pembukuan pembayaran dapat dilakukan secara otomatis melalui sistem. VOB

In addition, Garuda has managed payment for Immigration on Board (Visa on Board) on March 2011, with integrated data processes for VOB sales so that payment transfer application and payment booking can be done automatically through the system. VOB applied to various routes like Tokyo,

yang telah dijalankan selama tahun 2011 adalah rute Tokyo, Osaka, Seoul, Sydney, dan Amsterdam-Dubai. Langkah tersebut mencerminkan efektivitas dan efisiensi dalam *Cash Management* dan untuk memberikan nilai lebih atas layanan yang diberikan oleh Garuda.

Osaka, Seoul, Sydney and Amsterdam-Dubai. This initiative reflected the effectiveness and efficiency of Cash Management and aimed to provide value added services to customers.

Kejadian Penting Setelah Tanggal Neraca

a. Berdasarkan akta No.23 tanggal 13 Januari 2012 dari Aryanti Artisari, S.H., M.Kn Notaris di Jakarta dinyatakan bahwa PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. ("Perusahaan") dan PT Aero Wisata menyetujui dan menerima: (i) penambahan penyertaan modal dalam PT Citilink Indonesia oleh Perusahaan yang akan dilakukan melalui penyetoran modal dalam bentuk tunai sebesar Rp 110.000.000.000; (ii) peningkatan modal ditempatkan dan modal disetor menjadi Rp 185.000.000.000; (iii) pengeluaran saham baru sebesar 110.000 lembar saham ditujukan kepada Perusahaan.

Subsequent Events

a. Based on notary deed No. 23 dated January 13, 2012 from Aryanti Artisari, S.H., M.Kn notary in Jakarta, stated that PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk ("the Company") and PT Aero Wisata have approved and accepted: (i) cash in capital placement by the Company in PT Citilink Indonesia amounted to Rp 110,000,000,000; (ii) total capital stock amounted to Rp 185,000,000,000; (iii) issuance 110,000 new shares to the Company.

Ditetapkan pula susunan pemegang saham PT Citilink Indonesia sebagai berikut:

- Perusahaan sebanyak 160.250 saham atau senilai Rp 160.250.000.000;
- PT Aero Wisata sebanyak 24.650 saham atau senilai Rp 24.750.000.000

Also determined shareholders of PT Citilink Indonesia consists of the following:

- The Company as much as 160,250 shares or amounted to Rp 160,250,000,000;
- PT Aero Wisata as much as 24,650 shares or amounted to Rp 24,750,000,000

Akta No. 23 hanya mengakomodir perubahan modal PT Citilink Indonesia ("Citilink") melalui setoran tunai dari Garuda senilai Rp 110.000.000.000 dan belum termasuk setoran non-tunai berupa *Inbreng* 5 (lima) pesawat Garuda senilai Rp 246.710.000.000.

The Notary deed No.23 only accommodated the additional capital placement amounted Rp 110,000,000,000 and not allowed the non cash capital placement with 5 (five) airplane which amounted Rp 246,710,000,000.

Untuk setoran non-tunai berupa *inbreng* 5 pesawat milik Garuda sebagaimana dijelaskan dalam Akta No. 25 (Catatan 1e) belum dicantumkan dalam Akta 23 karena *inbreng* tersebut baru efektif menjadi setoran modal di Citilink setelah Surat Izin Usaha Perusahaan Penerbangan (SIUPP) dan AOC Citilink diterbitkan oleh Departemen Perhubungan.

For non cash capital placement in form of "inbreng" investment for 5 aircraft owned by Garuda as stated in the deed No.25 (note 1e) but not yet stated in the deed No.23, because those agreement become effective as capital placement when a letter of Airline Operator Licence and AOC Citilink is published.

Setelah terbit SIUPP dan AOC akan dibuatkan Akta perubahan Anggaran Dasar Citilink kembali untuk mengakomodir setoran modal tersebut.

After Airline Operator Licence and AOC issuance the change of Citilink's articles of association will be made to accommodate those capital placement.

TInjauan Keuangan
Financial review

b. Berdasarkan Rapat Umum Luar Biasa Pemegang Saham yang dinyatakan dalam akta No. 20 dari Aryanti Artisari, SH, Mkn, notaris di Jakarta, pemegang saham menyetujui antara lain:
   - Mengangkat Nyonya Betti Setiastuti Alisjahbana sebagai Anggota Dewan Komisaris Independen.
   - Menetapkan Tuan Adi Rahman Adiwoso yang semula Dewan Komisaris Independen menjadi anggota Dewan Komisaris.

b. Based on the Extraordinary Shareholders Meeting (EGM) stipulated on article no. 20 from Aryanti Arisari, SH, Mkn, notary in Jakarta, the shareholders approved:
   - Appointed Ms Betti Setiastuti Alisjahbana as an independent member of the Board of Commissioners.
   - Appointed Mr Adi Rahman Adiwoso from formerly Independent Commissioner to become a member of the Board of Commissioners.

Transaksi Benturan Kepentingan
Sepanjang tahun 2011, Perusahaan tidak melakukan transaksi yang dapat digolongkan sebagai transaksi yang mengandung benturan kepentingan.

Transactions with Conflict of Interest
Throughout 2011, the Company did not engaged in any transaction that could be classified as transactions with conflict of interest.

Transaksi dengan Pihak Berelasi
Dalam kegiatan usahanya, Perusahaan dan entitas anak melakukan transaksi dengan pihak berelasi, yang didefinisikan sebagai pihak atau entitas dimana Pemerintah Republik Indonesia memiliki pengaruh signifikan berdasarkan kepemilikan atau pengendalian manajemen. Pemerintah Republik Indonesia adalah pemegang saham mayoritas di Perusahaan.

Nama-nama pihak yang berelasi, serta bentuk dan jumlah transaksi dengan masing-masing pihak berelasi tersebut diungkapkan terperinci pada Catatan atas Laporan Keuangan Konsolidasian.

Transactions with Related Parties
In the normal course of business, the Company and its subsidiaries engaged in transactions with related parties, which are defined as parties or entities in which the Government of Indonesia has a significant influence on the basis of ownership or management control. The Government of Indonesia is the majority shareholder in the Company.

The names of these related parties, as well as the type and amount of transactions with these parties, are presented in details on the Notes to the Consolidated Financial Statements.

Pengaruh Perubahan Peraturan Pemerintah
Tidak ada perubahan peraturan perundang-undangan yang berpengaruh signifikan terhadap Perusahaan dan berdampak langsung terhadap laporan keuangan.

Impact of Changes in Government Regulations
There were no changes in the laws and regulations that have had a significant impact on the Company or directly impacted its financial statements.

Pengaruh Perubahan Kebijakan Akuntansi
Beberapa akun dalam laporan keuangan konsolidasi untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 telah direklasifikasi agar sesuai dengan penyajian laporan keuangan konsolidasi untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 untuk tujuan perbandingan.

Akun-akun per 31 Desember 2010 yang telah direklasifikasi adalah sebagai berikut:

Changes in Accounting Policy
Several accounts in consolidated financial statements for the year ended December 31, 2010 have been reclassified in order to conform with the presentation of consolidated financial statements for the year ended December 31, 2011 for comparison purpose.

Accounts as of December 31, 2010 that have been reclassified are as follows:

	Sesudah reklasifikasi After reclassification	Sebelum reklasifikasi Prior to reclassification
Piutang usaha - Trade receivables		
Pihak-pihak berelasi - Related parties	283.793.123.461	18.780.248.019
Pihak ketiga - Third parties	969.728.873.865	1.234.741.749.307
Utang usaha - Trade liabilities		
Pihak-pihak berelasi - Related parties	470.220.580.936	37.676.755.520
Pihak ketiga - Third parties	683.874.396.598	1.116.418.222.014
Kepentingan non pengendali (dalam kelompok ekuitas) - Non controlling interest (in equity accounts)	12.194.313.088	0
Hak minoritas (di luar kelompok ekuitas) - Minority interest (outside of equity accounts)		12.194.313.088
Aset dalam pengembangan - Assets in construction	12.428.821.845	
Beban tangguhan - Deferred expenses		12.428.821.845
Uang Jaminan ECA - ECA security deposits	93.442.560.000	
Uang Muka ECA - ECA advance payment		93.442.560.000
Jumlah Total	**118.065.694.933**	**118.065.694.933**

Kelangsungan Usaha Perusahaan

Manajemen berkeyakinan bahwa strategi Perusahaan dapat memposisikan Perusahaan untuk mengkapitalisasi pertumbuhan yang berkelanjutan di pasar penerbangan Indonesia. Inisiatif-inisiatif kunci dari strategi Perusahaan adalah sebagai berikut:

1. Optimalisasi Layanan bisnis FSC untuk Mendukung Pertumbuhan Permintaan Pasar Domestik.
2. Secara Berkelanjutan Meningkatkan Bisnis Layanan FSC, Memperkuat dan Menambah Rute Internasional serta Brand.
3. Memperkuat *brand* Perusahaan di Pasar Internasional.
4. Pengembangan LCC untuk Memperoleh Segmentasi Pasar dengan Layanan FSC.
5. Memperbanyak Jumlah, Jenis, Menyederhanakan dan Meremajakan Armada Pesawat.
6. Meningkatkan Disiplin Biaya dan Manajemen Pendapatan Perusahaan.
7. Pengembangan Sumber Daya Manusia.

Untuk mendukung strategi perusahaan khususnya pengembangan *low cost carrier* (LCC), pada tanggal 3 Agustus 2011, Perusahaan melakukan pencanangan rencana bisnis dan pelaksanaan *brand refresh*, Citilink akan mengaplikasikan *new livery* pada seluruh armada pesawatnya.

Sejalan dengan hal tersebut, Perusahaan merencanakan untuk melakukan *spin off* SBU Citilink pada awal tahun 2012 menjadi entitas anak yang bergerak dalam jasa penerbangan dengan segmentasi LCC.

The Company's Going Concern

The Company believes that the Company's strategy can be positioned the Company to capitalize on continued growth in the aviation market of Indonesia. Key initiatives of the Company's strategy are as follows:

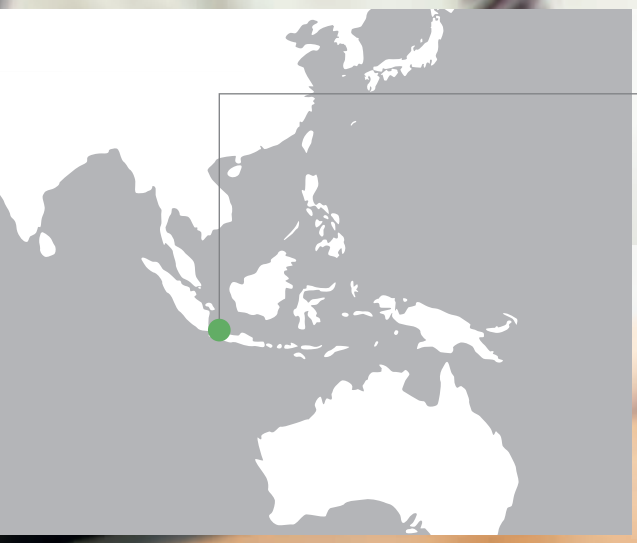
1. FSC Business Service Optimization to Support Growth of Domestic Market Demand.
2. Improving Sustainable Business Services FSC, Strengthen and Add International Routes and Brand.
3. Strengthen our brand in the Company's International Market.
4. Development of LCC to Gain Market Segmentation by FSC Service.
5. Increase the number, type and Rejuvenate Simplify Aircraft Fleet.
6. Cost Discipline and Improve Revenue Management Company.
7. Human Resource Development.

To support the corporate strategy in particular the development of low cost carriers (LCC), on August 3, 2011, the Company made a business plan and the implementation of the launching of a brand refresh, Citilink will apply new livery on the entire fleet.

In line with this, The Company plans to spin off the SBU Citilink in early 2012 to become a subsidiary engaged in aviation services with LCC segmentation.

Tinjauan Pendukung Bisnis
Supporting Business Overview

07.30



Kantor Pusat, Menyusun dan Menepati Jadwal
Head Office, Arrange and Committed to Schedules

Karena ketepatan jadwal adalah awal kenyamanan penerbangan, setiap hari karyawan Garuda melakukan koordinasi antar unit untuk memastikan kelancaran operasional di lapangan, termasuk dengan mengantisipasi setiap kemungkinan.

Being on schedule is the beginning of a pleasant flying experience and, therefore, Garuda Indonesia's employees coordinate the activities of work units each day to ensure smooth operations, including by anticipating every eventuality.

Sumber Daya Manusia
Human Capital

Transformasi pengelolaan Sumber Daya Manusia sebagai mitra bisnis Perusahaan diarahkan untuk mewujudkan *engagement* dan pertumbuhan bisnis yang berkelanjutan.

The transformation in the development of human capital as the Company's business partner is directed towards realizing employee engagement and sustainable business growth.

Dalam mendukung program Quantum Leap 2015 serta implementasi dari *Seven Driver* yaitu "*human capital right quantity and quality*", visi *Human Capital Management* Garuda Indonesia di tahun 2011 adalah "membangun kapabilitas & kepemimpinan setiap talenta dalam organisasi yang berbasis kinerja dan pembelajaran, sebagai media untuk menggerakkan kinerja perusahaan dengan penerapan strategi terbaik sejalan dengan strategi korporat".

Strategi yang digagas oleh *Human Capital* termasuk diantaranya:

1. Membangun dan mengembangkan kapabilitas dan kepemimpinan setiap talenta,
2. Mendukung dan mengembangkan budaya dan organisasi berbasis kinerja dan pembelajaran,
3. Mengarahkan strategi *Human Capital* sejalan dengan strategi korporat, dan
4. Pengembangan model sistem penilaian kinerja.

Untuk menjadikan Garuda Indonesia sebagai "*high performance organization*" dengan didukung oleh "*high performance people*" yang memiliki *engagement* terhadap Perusahaan, terdapat 3 (tiga) pilar utama yang mendasari strategi *human capital* yaitu:

1. Budaya Perusahaan yang akan mendorong terciptanya '*working environment*' yang kondusif, yang pada akhirnya akan mendorong kinerja yang terbaik dan berkelanjutan,
2. Pengelolaan talenta yang akan memastikan tersedianya para pemimpin perusahaan di masa depan, dan
3. Meningkatkan dan mengembangkan peran *people manager* yang mampu menjadi mentor dan *coacher* yang kompeten sehingga pegawai dapat mengembangkan kompetensinya serta terjaga produktivitas dan kinerjanya.

Dalam implementasinya, pelaksanaan transformasi pengelolaan SDM yang dilakukan *Human Capital* Management fokus kepada:

1. Pengelolaan talenta
2. Meningkatkan peran sebagai mitra bisnis Perusahaan

In support of Quantum Leap 2015 program as well as the implementation of one of the Seven Drivers, namely 'human capital in right quantity and quality', the vision of Human Capital management at Garuda Indonesia in 2011 is "building the capability and leadership of each talent in the organization based on performance and knowledge learning, to drive company's performance through the implementation of best strategies in alignment with the corporate strategy".

The strategies implemented by Human Capital include:

1. Building and developing the capability and leadership quality of each talent,
2. Supporting and developing a performance and learning-based culture and organization,
3. Directing Human Capital strategy in alignment with corporate strategy, and
4. Developing a model for performance evaluation.

To develop Garuda Indonesia into a 'high performance organization' supported by 'high performance people' with engagement to the Company. the Human Capital strategy was developed based on 3 (three) main pillars, namely:

1. A corporate culture that encourage the creation of a conducive working environment, which will eventually promote sustained and excellent performance,
2. Talent management to ensure availability of future leaders for the Company, and
3. Developing and improving the role of people managers capable of functioning as competent mentors and coaches, enabling employees to develop their competencies and maintain their performance and productivity.

In its implementation, the transformation of human capital development by Human Capital Management focuses on:

1. Talent management
2. Improving the role as business partner of the Company

Sumber Daya Manusia
Human Capital

3. Transformasi budaya perusahaan
4. Peningkatan pelayanan kepada pegawai
5. Pengembanganan HC *Information System*
6. Pengelolaan hubungan industrial
7. Peningkatan *employee engagement*
8. Pembentukan *corporate university*, dan
9. Program pelatihan.

Di sepanjang tahun 2011, Perusahaan telah melakukan beragam kegiatan dan inisiatif terkait dengan fokus *Human Capital Management* sebagai berikut:

Pengelolaan Talenta
Dalam rangka menjaga kesinambungan rantai kepemimpinan jangka panjang Perusahaan sesuai dengan perkembangan bisnisnya, strategi pengelolaan sumber daya manusia sudah dimulai sejak proses pencarian kader potensial. Perusahaan telah menyusun kriteria talenta sesuai dengan talenta yang dibutuhkan di masa depan, profil sukses kepemimpinan Perusahaan, serta memetakan karyawan potensial yang diidentifikasi sebagai calon pimpinan Perusahaan di masa yang akan datang.

Proses pengelolaan talenta menjadi sangat penting karena bertujuan untuk mempertahankan pegawai, mendukung perubahan, mengembangkan tim unggulan terbaik, memperoleh calon pengganti untuk posisi-posisi utama, memenuhi persyaratan keahlian masa depan, membantu perencanaan sumber daya organisasi, memastikan adanya peluang bagi pegawai berpotensi tinggi, serta membangun budaya yang mendorong pencapaian kinerja yang maksimal.

Proses yang Perusahaan lakukan diantaranya mencakup penetapan kriteria utama dari suatu jabatan yang dibutuhkan oleh Perusahaan berdasarkan kepada:
- Identifikasi kebutuhan talenta yang selaras dengan startegi Perusahaan;
- Seleksi talenta dengan mempertimbangkan aspek kinerja dan potensi utama dari suatu jabatan yang dibutuhkan Perusahaan. Dalam menetapkan talenta, hal yang menjadi perhatian adalah ketersediaan talenta internal

3. Transformation of corporate culture
4. Improving services to employees
5. Development of a HC Information System
6. Industrial relations management
7. Improving employee engagement
8. Establishment of a corporate university, and
9. Training programs.

Throughout 2011, the Company has engaged in a variety of activities and initiatives in the focus areas of Human Capital Management, as follows:

Talent Management
To maintain the continuity of company leadership in the long run in line with the development of its businesses, the human capital management strategy starts with the process of locating leadership potentials. The Company has established a set of talent criteria in alignment with the required talents in the future, the success profile of the Company's leadership, and a mapping of potential employees that have been identified as potential future leaders of the Company.

The process of talent management is very important in view of its ultimate objectives in employee retention, supporting change management, developing the best team, acquiring replacements of people in key positions, fulfilling future skills set requirements, helping with employee planning in the organization, ensuring growth opportunities for high potential employees, and promoting the development of a work culture that strives for maximum performance.

The process undertaken by the Company involves the development of a set of main criteria for each particular position required by the Company, based on:
- Identification of the needed talents in line with the corporate strategy;
- Talent selection, taking into consideration the performance and potential of a particular position as needed by the Company. In talent selection, emphasis is made on the availability of internal company talents sourced through

melalui proses *review* dan evaluasi, maupun ketersediaan talenta eksternal dengan mencari kandidat dari luar Perusahaan melalui proses rekrutmen untuk posisi yang utama seperti posisi *middle management* dan *excecutive management*;

- Pengembangan talenta, mencakup 3 (tiga) aspek yaitu *assignment*, *mentoring*, dan *leadership development*. Salah satu program yang telah dilaksanakan adalah melakukan kerja sama dengan General Electric (GE). Sebagai tindak lanjut dari MoU antara GA dengan GE, di tahun 2011 sudah dilakukan 1 *batch training Change Acceleration Program* oleh GE di GITC. Batch 2 akan dilaksanakan pada bulan Maret 2012. Pengembangan dari MoU awal tersebut, GA dan GE sepakat untuk melembagakan kesepakatan pengembangan *leadership* dan *management* ini menjadi sebuah "GA-GE Institute". Beberapa program usulan dari Garuda sebagai bagian dari GA-GE Institute yang sudah disepakati pihak GE diantaranya adalah pemberian *training leadership* dan program pengembangan praktikal berupa *mini internship* di GE bagi para talenta potensial terpilih dari Garuda;
- Mempertahankan talenta yang ada dengan metode dan mekanisme penilaian karyawan "*talent review*" (kinerja vs potensi), memastikan tersedianya sumber daya manusia untuk posisi-posisi utama melalui strategi dan metode "*talent management*" yang terintegrasi dengan strategi perencanaan dan target Perusahan jangka panjang serta sesuai dengan peraturan perundangan-undangan, dan tersedianya strategi *acceleration development program* yang selaras dengan strategi Perusahaan.

Untuk mendukung pengelolaan dan pengembangan talenta di Garuda Indonesia, Perusahaan juga melakukan hal-hal sebagai berikut:

- Pengelolaan talenta dilakukan secara sistematis menggunakan sumber data yang terintegrasi dan komprehensif;
- Data historis talenta disimpan dalam sistem dengan masa retensi sesuai kebutuhan;
- Pengelolaan talenta dilakukan secara bersama-sama antara unit Human Capital dengan *line*

review and evaluation processes, as well as the sourcing of external company talents through professional hire recruitment for key positions such as middle management and executive management positions;

- Talent development, involving 3 (three) aspects of assignment, mentoring and leadership development. A program that has already been initiated involves the cooperation with General Electric (GE). Following up on the MoU between Garuda Indonesia and GE, in 2011 the Company undertook one batch of training in Change Acceleration Program by GE at the Garuda Indonesia Training Center (GITC). A second batch of training will be held in March 2012. Based on the initial MoU, Garuda Indonesia and GE has agreed to further developed this cooperation in leadership and management development into a formal "GA-GE Institute". A number of programs proposed by Garuda Indonesia as part of the GA-GE Institute initiative that has been agreed to by GE include leadership training programs and practical development program in the form of mini internship at GE for selected potential talents from Garuda Indonesia;
- Talent retention through the mechanism of employee talent review (performance vs potential), ensuring the availability of talents for key positions through the method and strategy of talent management that is also integrated with the long-term planning and targets of the Company as well as in compliance with relevant regulations, and the availability of a strategy for accelerated development in line with the Company's overall strategies.

In support of talent development and management at Garuda Indonesia, the Company also engaged in the following initiatives:

- Systematic talent management using integrated and comprehensive data bases;
- Historical data of talents to be retained in the system according to needs;
- Talent management undertaken in concert by the Human Capital unit and the line managers at

Sumber Daya Manusia
Human Capital

manager di unit kerja masing-masing, sehingga akurasi informasi dapat lebih terukur;
- Pengembangan talenta dibuat terintegrasi dengan unit *Learning & Development* sehingga pengelolaannya lebih terarah;
- Pengembangan talenta diantaranya dilaksanakan melalui program rotasi/penempatan sementara, sehingga dapat diketahui kebutuhan unit terkait dan pengembangannya secara sistematis; dan
- Pelaksanaan monitoring didukung oleh sistem yang akan memberikan laporan sesuai kebutuhan.

the respective work units to ensure measurable and accurate information;
- Talent development undertaken as an integrated effort with Learning & Development unit to ensure a well directed management of efforts;
- Talent development to include a program for temporary job rotation/assignment to ensure a systematic development and identification of needs at the respective units; and
- A monitoring process supported by a system that enables reporting according to needs.

Meningkatkan Peran sebagai Mitra Bisnis Perusahaan
Manajemen sumber daya manusia merupakan aspek yang strategis bagi suatu organisasi. Oleh karena itu, pengelolaan sumber daya manusia harus dilakukan secara efektif, dimana dibutuhkan pengetahuan tentang perilaku manusia dan kemampuan untuk mengelolanya. Penetapan strategi sumber daya manusia juga harus relevan terhadap penetapan strategi bisnis Perusahaan.

Enhancing the Role as Business Partner to the Company The management of human capital represents a strategic undertaking by an organization. Accordingly, human capital should be managed effectively, requiring adequate knowledge of people behaviour and the capability to manage people. Human capital strategies should also be aligned and relevant to the business strategies of the Company.

Perubahan lingkungan bisnis yang sangat cepat memiliki pengaruh signifikan terhadap perubahan peran dan pengelolaan sumber daya manusia. Demi menjaga kemampuan menyelaraskan diri terhadap adanya perubahan tersebut, *Human Capital* melakukan *reposiotioning* sebagai mitra dari pengelolaan bisnis Perusahaan.

The rapidly changing business environment has a significant impact on the changing role of human capital management. In order to adapt to those changes, the Human Capital unit undertook a repositioning to become a partner in the management of business by the Company.

Di tahun 2011, unit *Human Capital* mengedepankan peran pemenuhan kebutuhan sumber daya manusia bagi unit bisnis dan memberikan nilai tambah bagi unit bisnis tersebut. Peran strategis tersebut termasuk aspek konsultasi sehingga masing-masing pimpinan unit bisnis bisa mendapatkan alternatif solusinya.

In 2011, the Human Capital unit emphasized on fulfilling the human capital needs of business units and in creating added value for those business units. This strategic role includes consultation services in order to enable alternative solutions for the respective heads of business units.

Tranformasi Budaya Perusahaan
Budaya perusahaan Garuda Indonesia Fly Hi yang terdiri dari nilai-nilai eFficient & effective, Loyalty, customer centricitY, Honesty & openness dan Integrity yang dirancang sejak tahun 2005 dan kemudian disosialisasikan pada tahun 2007 hingga saat ini, telah menjadi panduan/pedoman perilaku Insan Garuda Indonesia melalui program internalisasi yang terstruktur dan tersistem.

Corporate Culture Transformation
The corporate culture of Garuda Indonesia, the Fly Hi, comprises values of eFficient & effective, Loyalty, customer centricitY, Honesty & openness and Integrity. Developed in 2005 and socialized beginning in 2007 and up to the present, these values have been made into a formal code of conduct from employees of Garuda Indonesia through a structured and systematic internalization program.

Penetapan nilai-nilai budaya ini dilakukan karena manajemen meyakini bahwa transformasi bisnis yang dijalankan Perusahaan harus diikuti dengan transformasi budaya, mengingat pada akhirnya hanya insan Garuda Indonesia yang mampu membawa Perusahaan ini maju dan berkembang sesuai Visi dan Misi Perusahaan.

The establishment of these corporate values reflects the conviction of Management that business transformation requires also a transformation of work culture, bearing in mind that ultimately, it is the employees of Garuda Indonesia that will be able to promote progress and development towards the Company's vision and missions.

Garuda Indonesia meyakini bahwa perusahaan yang berhasil dan berkinerja tinggi dan terjaga *sustainability*-nya adalah perusahaan yang memiliki budaya perusahaan yang kuat.

Garuda Indonesia believes that a successful company with high performance and sustainability is a company with a strong corporate culture.

Oleh karenanya program implementasi budaya perusahaan di Garuda Indonesia dilaksanakan seoptimal mungkin dan konsisten melalui pendekatan secara sistem, optimalisasi peran *Change Agents/Change Leaders*, didukung oleh program komunikasi dan penyelarasan dengan *Human Capital Management System*.

Accordingly, the implementation of corporate culture at Garuda Indonesia is undertaken in a consistent and effective manner through a systematic approach, the optimization of the role of Change Agents and Change Leaders, supported by adequate communication programs and alignment with the Human Capital Management System.

Ke-5 nilai Fly Hi tersebut selanjutnya dijabarkan dalam 10 Perilaku Utama yang meliputi antara lain:

The five values of Fly Hi are elaborated further into 10 Primary Behaviour, consisting of:

e**F**ficient & effective	1. Cepat, tepat akurat - Fast, true and accurate 2. Hemat - cost effective
Loyalty	3. Disiplin - discipline 4. Bekerja keras, cerdas & tuntas - hard working, smart and thorough
Customer centricit**Y**	5. Ramah, hangat, bersahabat - Cordial, warm, friendly 6. Tanggap & Proaktif - Responsive & Proactive 7. Kreatif & Inovatif - Creative & Innovative
Honesty & openness	8. Jujur, tulus & terbuka - Honest, sincere & open 9. Menjaga kerahasiaan perusahaan - Keeping company confidentiality
Integrity	10. Konsisten dan patuh pada aturan perusahaan - Consistent and comply with company rules

Tujuan dari program implementasi nilai-nilai budaya di lingkungan perusahaan adalah: untuk terus mendorong perilaku kerja positif yang sesuai nilai-nilai perusahaan sehingga tercipta lingkungan kerja yang nyaman dan kondusif dan memberikan nilai tambah bagi perusahaan, dan pada akhirnya akan mendorong kinerja yang terbaik dan berkelanjutan.

The objective of the corporate culture implementation program within the Company is to continue to promote a positive mind set at work in line with the core values of the Company, leading to to a conducive working environment that can add value to the Company and, ultimately, resulting in a sustainable and excellent work performance.

Harapan Direktur Utama pada saat Fly Hi diluncurkan sebagai nilai-nilai budaya perusahaan bahwa "Jika perusahaan lain membutuhkan waktu lebih dari

As Garuda Indonesia's CEO said at the launching ceremony of Fly Hi as the corporate culture, "If other companies need 5 years or even 10 years

Sumber Daya Manusia
Human Capital

5 bahkan 10 tahun agar budaya perusahaannya terimplementasikan, bisakah insan Garuda seluruhnya berperilaku sesuai nilai-nilai Fly Hi dalam waktu 5 tahun?"

to implement a corporate culture, is it possible that all employees at Garuda Indonesia behave in accordance with Fly Hi values within a time frame of only 5 years?"

Tahun 2011, merupakan tahun yang menentukan dalam program internalisasi Fly Hi karena telah memasuki tahun ke-5 implementasi. Tantangan utama dalam implementasi adalah "*Living Our Values*" sehingga diperlukan program-program yang lebih terintegrasi untuk mendorong agar nilai-nilai Fly Hi dapat tercermin dalam perilaku insan Garuda sehari-hari, serta terbangunnya lingkungan kerja yang kondusif yang akan mendorong kinerja Perusahaan.

The year 2011 is significant as being the fifth year of the implementation and internalization program of Fly Hi values. The main challenge in the implementation is in "Living Our Values", which requires more integrated programs to promote the Fly Hi values in the day to day behaviour of Garuda employees, and also the development of a working environment that is conducive to better performance by the Company.

Salah satu hasil kemajuan yang signifikan dalam proses internalisasi budaya adalah dilakukannya penyelarasan dalam *Performance Management System*. *Employee Performance Tracking* yang merupakan bagian dari tahapan pengukuran pencapaian kinerja individu yang dilakukan pada pertengahan dan akhir tahun – juga mengukur sampai sejauh mana perilaku individu itu selaras dengan nilai-nilai Fly Hi. Metode pengukuran melalui *assessment* yang dilaksanakan oleh atasan pegawai.

A significant progress in the corporate culture internalization program is the alignment of the Performance Management System. The Employee Performance Tracking as part of individual employee performance assessment process at mid-year and at the end of the year are also used to measure the effectiveness of Fly Hi values as reflected in the respective individual behaviour at work. The method used to measure this is through an assessment process by the superior of each respective employees.

Selanjutnya, di tahun 2011 perusahaan juga melakukan "*induction program*" melalui Workshop Transformasi Budaya bagi para karyawan baru. Tujuan dari program ini adalah proses pembelajaran kepada para *new entry* terhadap nilai-nilai perusahaan sehingga diharapkan mereka dapat beradaptasi dan berperilaku sesuai nilai-nilai perusahaan apapun latar belakangnya dan mampu membangun etos kerja sesuai nilai-nilai Fly Hi. Program ini telah dilaksanakan hingga 12 *Batch* atau meliputi sekitar 500 karyawan baru sampai dengan bulan Desember 2011.

Further, in 2011, the Company also undertook an induction program for new employee recruits to attend a Culture Transformation Workshop. The purpose of this program is to familiarize these new recruits with the Company's corporate values so that they can adapt their behaviour, irrespective of their backgrounds, to these values and develop a work ethics that is aligned with the values of Fly Hi. Up until December 2011, the program has been delivered to 12 batches of participants, or approximately 500 new employees.

Dalam upaya terus mendorong, memotivasi dan membangun komitmen para *People Manager* agar dapat melakukan perannya sebagai *Role Model* dalam proses implementasi budaya, telah dilaksanakan "*Workshop Change Agent*" bagi para struktural dari mulai level Vice President,

in the efforts to drive, motivate and further build the commitment of People Managers to function as role models in the corporate culture implementation program, the Company initiated a Change Agent Workshop for structural employees starting from the level of Vice President, General Manager, Senior

para General Manager, Senior Managers dan level Manager (hingga 3 level di bawah Direksi); telah dilaksanakan dalam 18 *Batch*. Hingga saat ini perusahaan telah membangun sekitar 400 *Change Agent* dari kalangan struktural dan sekitar 110 *Change Agent* dari mereka yang terpilih sebagai "The Best Employee" tahun 2005-2008.

Proses transformasi budaya Garuda Indonesia melalui program-program internalisasi yang dilaksanakan selama 4 tahun terakhir sudah berjalan sesuai dengan konsep yang diyakini benar dan efektif.

Manager and Manager (up to three levels beneath Director level). The workshop has been delivered to 18 batches of participants, creating some 400 Change Agents from structural level employees as well as some 110 Change Agents from employees selected as Best Employee in 2005-2008.

The corporate culture transformation program at Garuda Indonesia implemented through a variety of internalization programs during the last 4 years are progressing well according to the correct concept.

Jumlah Karyawan Berdasarkan Usia
Employee by Age

Kelompok Usia (tahun) Age Classification (year)	31 December 2011	
	2011	2010
Perusahaan - Corporate:		
> 50	896	794
41 – 50	2.419	2.361
31 – 40	1.236	1.438
21 – 30	1.595	1.057
< 21	562	623
Total	**6.708**	**6.273**

Jumlah Karyawan Berdasarkan Jabatan
Employee by Grade

Jabatan Grade	31 December 2011	
	2011	2010
Perusahaan - Corporate:		
Direksi BoD	6	6
Vice President	37	36
Senior Manager	191	192
Manager	651	611
Staff	5.823	5.428
Total	**6.708**	**6.273**

Jumlah Karyawan Berdasarkan Jenis Kelamin
Employee by Gender

Jenis Kelamin Gender	31 December 2011	
	2011	2010
Perusahaan - Corporate:		
Pria Male	3.654	3.398
Wanita Female	3.054	2.875
Total	**6.708**	**6.273**

Sumber Daya Manusia
Human Capital

Jumlah Karyawan Berdasarkan Pendidikan
Employee by Education

Pendidikan - Education	2011	2010
S3 - Doctorate Degree	3	3
S2 - Master Degree	308	290
S1 - Bachelor Degree	2.377	1.975
Diploma - Diploma Degree	669	639
SLTA - High School	3.351	3.366
Jumlah Total	**6.708**	**6.273**

Jumlah Karyawan Berdasarkan Profesi
Employee by Profession

No	Profesi - Profession	Tetap - Permanent		Calon Pegawai - Employee Candidate		Kontrak - Contract		Siswa - Student	
		2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
A 1	Pilot & Copilot								
	Aktif - Active	611	572	-	-	118	104	213	170
	Diperbantukan - Secondment	-	-	-	-	-	-	-	-
	Cuti Diluar Tanggungan Perusahaan - Unpaid leave	-	-	-	-	-	-	-	-
	Cuti Gravida - Paid leave	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Cabin Attendant								
	Aktif - Active	1.238	1.324	-	-	890	592	146	344
	Cuti Gravida - Paid leave	50	52	-	-	-	-	-	-
	Cuti Diluar Tanggungan Perusahaan - Unpaid leave	20	18	-	-	-	-	-	-
3	Sales & Promotion	711	722	-	-	60	61	-	12
4	Airport Handling	372	338	-	-	53	39	-	-
5	Maintenance & Engineering	98	88	-	-	37	12	-	-
6	All Other Personel	1.222	1.175	14	7	191	152	13	10
	Cuti Diluar Tanggungan Perusahaan - Unpaid leave	-	-	-	-	-	-	-	-
	Pegawai diperbantukan - Secondment	26	27	-	-	1	-	-	-
	Jumlah Pegawai - Number of Employees PT Garuda Indonesia (A)	**4.348**	**4.316**	**14**	**7**	**1.350**	**960**	**372**	**536**
B 1	SBU GSM	38	36	-	-	49	30	-	-
2	SBU GARUDA CARGO	284	267	-	-	9	3	-	-
3	SBU Citilink	9	6	-	-	8	2	-	-
	Pilot	1	1	-	-	101	45	2	-
	Cabin Crew			-	-	60	63	63	1
	Jumlah Pegawai - Number of Employees SBU (B)	**332**	**310**	**-**	**-**	**227**	**143**	**65**	**1**
	Total Pegawai - Total Employees PT Garuda Indonesia (A+B)	**4.680**	**4.626**	**14**	**7**	**1.577**	**1.103**	**437**	**537**

Hal ini terlihat dari hasil survei *Progress Tracking Transformasi Budaya Garuda Indonesia* tahun 2011. Secara umum sudah berlangsung lebih baik dibanding pemantauan sebelumnya di tahun 2009. Untuk lebih meningkatkan hasilnya, beberapa mekanisme penguatan perilaku perlu dilanjutkan dan ditingkatkan. Dalam konteks organisasi, budaya yang berkembang di Garuda juga sudah lebih mengarah pada "*goal oriented*" yang meningkat. Hal ini sudah sejalan dengan arah navigasi transformasi budaya yang ditetapkan sebelumnya. Kedepan, dibutuhkan upaya terobosan dan penguatan dari mekanisme organisasi untuk lebih mendorong *innovative culture* agar berkembang lebih pesat, sehingga dapat mendukung *goal oriented culture*.

Results can be seen from the 2011 survey on Garuda Indonesia Culture Transformation Progress Tracking. Overall, the results showed some improvement compared to results monitored at the previous survey in 2009. For better results, a number of behaviour empowering mechanism needed to be improved and strengthened. In terms of organization, the corporate culture at Garuda Indonesia has also increasingly became more 'goal oriented'. This is in line with the navigational road map of corporate culture transformation established earlier. Going forward, innovations and further strengthening of organizational mechanism are needed to facilitate the development of an innovative culture in support of a goal oriented culture.

Sebagai tindak lanjut dari program pembekalan *Agent of Change* (AoC) yang telah berlangsung sebanyak 18 angkatan selama tahun 2010 dan 2011, proses cascading dan internalisasi Fly Hi telah dilaksanakan oleh para AoC (yang saat ini berjumlah sekitar 500 orang dari level Senior Manager, General Manager dan Manager serta Best Employee) di masing-masing unit kerja. Berbagai pendekatan internalisasi telah dilaksanakan, diantaranya melalui penerapan program-program budaya yang mencakup komunikasi, kompetisi, Penilaian dalam *Employee Performance Tracking*, dan kegiatan monitoring lainnya yang dikoordinasi oleh tim *Corporate Culture* sebagai bagian dari program *Human Capital Management* yang dalam hal ini juga berperan sebagai Tim Internalisasi Fly Hi (TIF) Kantor Pusat.

As a follow up to the creation of Agents of Change (AoC) in 18 batches throughout 2010 and 2011, the process of cascading and internalization of Fly Hi values have been undertaken by these AoC's (currently numbering some 500 personnel from Senior manager, General Manager and Manager levels as well as Best Employee) at each work units. A variety of approaches were used in the internalization program, including communication and competitive programs, assessment in Employee Performance Tracking, and other monitoring activities coordinated by the Corporate Culture team as part of the Human Capital Management program, which also served as the Fly Hi Internalization Team (TIF) at the Head Office.

Sebagai apresiasi kepada Unit Kerja dan *Branch Office* yang telah menunjukkan upaya sungguh-sungguh dalam mendorong dan memfasilitasi internalisasi Fly Hi di masing-masing Unit, serta untuk mendorong konsistensi penerapan Fly Hi di seluruh organisasi, dinilai penting memberikan penghargaan menyeluruh kepada unit kerja terbaik. Pemberian apresiasi dalam bentuk Fly Hi Competition 2011 bertujuan untuk: Mendorong Unit dan *Agent of Change* untuk lebih aktif terlibat dalam percepatan proses implementasi perilaku Fly Hi di seluruh unit kerja, baik di Kantor Pusat maupun Kantor Cabang; Membangun tim yang solid

As appreciation to work units and branch offices that have performed well in promoting and facilitating the implementation of Fly Hi values in their respective work environment, as well as to encourage a consistent implementation of Fly Hi values throughout the organization, the Company also rewarded overall performance by the best work units. The award, delivered in the Fly Hi Competition 2011 event, are intended to: Encourage more active involvement by Unit and Agents of Change in facilitating the implementation of Fly Hi in all work units at Head Office and Branch Offices; Creating a solid teamwork between Agents of Change and

Sumber Daya Manusia
Human Capital

antara *Agent of Change* dan Tim Internalisasi Fly Hi Unit Kerja dalam mengemas program budaya, melakukan proses *monitoring*, serta memastikan Fly Hi diterapkan dalam kegiatan sehari-hari di unit kerjanya; Memberikan apresiasi kepada unit kerja terbaik yang telah menunjukkan upaya sungguh-sungguh dalam mendorong dan menjaga konsistensi penerapan Fly Hi; Memotivasi unit-unit kerja dan *Agent of Change* untuk terus melakukan perbaikan perilaku dan lingkungan kerja yang kondusif berlandaskan Fly Hi; Momentum untuk mengingatkan kembali pentingnya Fly Hi dalam mendorong kinerja terbaik dan berkelanjutan serta keberhasilan perusahaan.

Work Unit Fly Hi Internalization teams in developing monitoring programs to ensure the implementation of Fly Hi at the respective work units; Providing appreciation to the best work unit that has shown serious efforts and consistency in implementing Fly Hi values in the workplace; Motivating work units and Agents of Change towards continuing improvement of behaviour and work environment according to Fly Hi values; and Providing momentum to instill an awareness of the importance of Fly Hi in promoting excellent and sustainable performance as well as success for the Company.

Melalui soliditas kerja sama tim yang terdiri dari seluruh jajaran pimpinan, *Agent of Change*, dan Tim Internalisasi Fly Hi di unit-unit kerja, diharapkan aspirasi *One Team One Spirit One Goal* dapat terwujud dan Quantum Leap dapat tercapai sesuai cita-cita bersama seluruh insan Garuda Indonesia.

Through a solid teamwork among elements of leadership, Agents of Change, and the Fly Hi Internalization teams at work units, the Company expects to realize its One Team, One Spirit, One Goal aspiration and to fulfill the objectives of Quantum Leap as a shared goal of all Garuda Indonesia employees.

Peningkatan Pelayanan kepada Pegawai
Rasa nyaman dalam bekerja antara lain juga ditentukan oleh tersedianya layanan informasi kepegawaian yang terintegrasi. Oleh karenanya, fasilitas bagi pegawai ini menjadi suatu kebutuhan yang perlu disediakan untuk meningkatkan layanan kepada pegawai. Fasilitas ini juga dapat menjadi sarana bagi pegawai untuk berkonsultasi mengenai masalah-masalah kepegawaian yang dialaminya. Kenyamanan yang dirasakan pegawai dalam bekerja kemudian akan meningkatkan engagement pegawai. Selanjutnya, hal ini akan mendukung pencapaian visi dan misi *Human Capital Management* menjadi "Mitra Bisnis Perusahaan" untuk membentuk karyawan yang profesional dan kompeten dengan nilai-nilai Fly Hi.

Improved Services to Employees
A conducive work environment also depends on the availability of an integrated employee information services. This employee facility thus becomes a necessity in order to improve services to employees. The facility can also serves as a consultative medium for employees regarding issues of their employment. A conducive work environment will promote a higher level of employee engagement. In turn, this will facilitate the achievement of the vision and mission of Human Capital Management to be a business partner of the Company by developing professional and competent employees with Fly Hi values.

Pengembanganan *Human Capital Information System*
Human Capital Information System (HC Information System) dikelola dengan mengedepankan kebutuhan dari para pegawai. Dalam pengembangannya, Perusahaan menambahkan beberapa sistem mulai dari hal-hal yang langsung bersentuhan dengan

Development of Human Capital Information System
The Human Capital Information System (HC Information System) is developed with the interest of the employees in mind. In its development, the Company has added a number of system applications for issues that are directly related to employee needs that can be accessed through an employee

kebutuhan pegawai dengan menyediakan portal pegawai, dimana setiap pegawai dapat mengakses dan dapat menggunakan layanan-layanan berikut: layanan mengubah data pribadi, layanan cuti, dan layanan permintaan konsesi terbang yang masuk dalam kelompok *employee self service*. Selain itu, tersedia pula layanan informasi *benefit* seperti kesehatan, Jamsostek, dan dana pensiun.

Dalam kaitannya dengan strategi Perusahaan yang mengedepankan kinerja berkelanjutan, pengelolaan *Performance Management System* (PMS) juga menggunakan portal ini sehingga semua siklus PMS mulai dari *planning*, *development*, *tracking*, dan *reviewing* dilakukan melalui media ini.

Pengelolaan Hubungan Industrial

Proses perundingan Perjanjian Kerja Bersama (PKB) yang telah berlangsung sejak tahun 2009 telah memasuki babak baru di tahun 2011 dengan dikeluarkannya putusan Pengadilan Hubungan Industrial No. 91/PHI.G/2011/JKT.PN.PST tertanggal 15 Agustus 2011 perihal perselisihan Perjanjian Kerja Bersama antara PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dengan Sekretariat Bersama Serikat Pekerja PT Garuda Indonesia (SEKARGA), selanjutnya disebut "Putusan PHI".

Isi dari putusan tersebut termasuk diantaranya:

a. Menetapkan bunyi/isi dari pasal-pasal yang belum disepakati Para Pihak.
b. Menghukum/memerintahkan penggugat (dalam hal ini Perusahaan) dan tergugat (dalam hal ini SEKARGA) untuk menandatangani PKB paling lambat tanggal 30 November 2011.
c. Menolak gugatan rekonpensi yang diajukan SEKARGA.

Sebagai tindak lanjut atas putusan tersebut, Manajemen mengundang SEKARGA pada 11 Oktober 2011 untuk membicarakan langkah selanjutnya terkait penyelesaian PKB. Pada pertemuan pertama ini, Para Pihak sepakat untuk mematuhi Putusan PHI tersebut.

portal. Through this portal, employees have access to a variety of services, including adjustment to employee personal data, work leave, and request for flight concession, as part of the employee self service module. In addition, the system provides benefit information such as health benefits, Jamsostek, and pension fund.

As part of the overall Company strategy that emphasizes sustainable performance, the Performance Management System (PMS) also utilizes this employee portal to perform all the PMS cycle processes from performance planning, development, tracking and reviewing.

Industrial Relations Management

The process for a Collective Labour Agreement (PKB) that has been ongoing since 2009 entered a new phase in 2011 by the issuance of Decision of Industrial Relations Court No. 91/PHI.G/2011/JKT.PN.PST dated 15 August 2011 concerning the industrial dispute between PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk and the Garuda Indonesia Labour Union (SEKARGA), hereinafter referred to as "PHI Decision".

Among other things, PHI Decision determines the following:

a. Determining the contents of articles as yet to be agreed upon by the Parties Involved;
b. Ordering the plaintiff (in this case the Company) and the defendant (in this case SEKARGA) to sign a PKB by 30 November 2011 at the latest;
c. Refusing the recompensation charge by SEKARGA.

Following up on the court decision, the Management of Garuda Indonesia invited SEKARGA on 11 October 2011 to discuss the next steps towards a signing of the PKB. On this initial meeting, the Parties Involved agree to abide by PHI Decision as stated.

Sumber Daya Manusia
Human Capital

Pengelola Fungsi *Employee Relation*
Sebagai pengelola fungsi *employee relations*, union relation, dan aspek hukum, Perusahaan secara berkala melakukan *update* tentang peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan aspek ketenagakerjaan. Berbagai *update* yang ada dikaji dan disarikan untuk kemudian menjadi masukan agar selalu sesuai dengan peraturan yang ada.

Beberapa peraturan baru terkait dengan pengelolaan sumber daya manusia yang diterbitkan di tahun 2011 antara lain:
1. Peraturan Menteri BUMN Nomor PER-01/MBU/2011 tentang Penerapan GCG pada BUMN, terkait persetujuan dalam perundingan PKB.
2. UU Nomor 7 Tahun 2011 tentang Mata Uang, dalam kaitannya dengan pembayaran gaji tenaga kerja asing.

Employee Engagement
Perusahaan menyadari bahwa pegawai yang sudah menyatu dengan organisasi akan meningkat produktivitasnya, dan akan berimplikasi pada produktivitas dan kinerja unit serta Perusahaan. Dengan demikian, pegawai dalam kategori ini akan menjadikan kesinambungan pertumbuhan bisnis Perusahaan sebagai visinya.

Selain berkorelasi dengan performa bisnis, kondisi engagement karyawan terhadap Perusahaan juga dapat memberikan informasi tentang seberapa baik kita dalam kompetisi perang talenta. Selain itu, keberadaan *engagement* yang sangat baik dapat meningkatkan kemampuan Perusahaan dalam menarik, memotivasi, dan mempertahankan talenta yang sangat bernilai, yang pada akhirnya dapat mengurangi *low perform/fault*, karena manajer semakin mengenal bagaimana kinerja anggota timnya, bagaimana mereka bertindak dan berpikir.

Dalam hal ini, *People Manager* memegang peran kunci dalam membangun situasi kerja yang *engaged*, dimana peran *People Manager* dalam *engagement* adalah: sebagai mentor dan pembimbing, sebagai rekan dalam mendengarkan ide pegawai, tanggap terhadap kontribusi pegawai, dan aktif melibatkan pegawai dalam pengambilan keputusan.

Management of Employee Relation Function
In the management of employee relations, union relations and legal aspects, the Company periodically conduct an update on relevant regulations on labour. These updates are reviewed and summarized as input to ensure that Company regulations stays in compliance with the applicable laws and regulations.

Among some new regulations concerning human capital management issued in 2011 are:
1. Regulation of the Minister of SOE No. PER-01/MBU/2011 on the Implementation of GCG at SOE, related to the agreement on the PKB negotiation.
2. Law No. 7 Year 2011 on Currency, related to the payment of salaries of foreign workers in the Company.

Employee Engagement
The Company realizes that a highly engaged employee will have a higher productivity level, which in turn will impact on the productivity and performance of the work units and of the Company. Highly engaged employees have as their vision the sustainability of the Company's business growth.

Apart from the direct correlation with business performance, employee engagement level also determines how well the Company competes for quality talents. In addition, a high engagement level will be of benefit to the Company in attracting, motivating and retaining high value talents, which will ultimately impact on reduction of low performing personnel or faults, as the respective managers become more knowledgeable of the performance of the individuals in the team and of how they act and think.

In this regards, People Managers play a key role in nurturing an engaged work environment, through their role as : mentor and coach, as a work colleague in listening to ideas from employees, responsive to contributions by the employees, and actively involving the employees in decision making processes.

Terkait dengan hal tersebut, Perusahaan sudah melakukan berbagai aligment untuk dapat terwujudnya pegawai yang *engage*, dimana terus meningkatkan peran *People Manager* dalam melakukan perannya, melakukan *alignment* sistem dan menciptakan suasana yang sesuai dengan motivasi dari pegawai.

In this regards, the Company has implemented a variety of initiatives in order to develop highly engaged people, increasing the role of People Managers in their function, aligning various systems, and creating a work environment that can further motivate the employees.

Pembentukan *Corporate University*

Corporate University dibentuk sebagai wahana yang strategis untuk membantu Perusahaan dalam mencapai visi dan misinya, dengan melakukan kegiatan pembelajaran terpadu, baik individu dan organisasi, serta pengelolaan pengetahuan dan kebijaksanaan (*knowledge management and wisdom*).

Establishment of Corporate University

The Corporate University is established as a strategic initiative in order to assist the Company in realizing its vision and mission statements through integrated learning activities for the individual and the organization, as well as to perform knowledge and wisdom management.

Filosofi pembelajaran melalui *Corporate University* adalah semua kegiatan pembelajaran dalam organisasi berangkat dari inisiatif-inisiatif bisnis.

The philosophy behind a Corporate University is that all learning in the organization should be related to business initiatives.

Filosofi pembelajaran melalui *Corporate University* adalah semua kegiatan belajar dalam organisasi merupakan pembelajaran inisiatif bisnis. Pembelajaran diciptakan sebagai suatu kegiatan proaktif, dengan tujuan yang sudah jelas dan rencana strategis jangka panjang. Hal terpenting penting adalah bahwa kegiatan yang dilakukan oleh *Corporate University* secara langsung akan berdampak pada tujuan bisnis Perusahaan.

The philosophy behind a Corporate University is that all learning in the organization should be related to business initiatives. Learning is created as a proactive activity with a clear purpose and within a framework of long-term business strategy. The most important thing is that the activities of a Corporate University should have a direct impact on the business objectives of the Company.

Program Pelatihan

Demi meningkatkan kualitas pelaksanaan program pelatihan bagi karyawan Perusahaan, Garuda Indonesia telah melengkapi prasarana dan sarana termasuk diantaranya simulator pesawat Boeing 737-800 NG dan Airbus A330 serta CBT Boeing 737-800 NG dan Airbus A330; pembelajaran melalui *e-learning*; dan peningkatan kemampuan berbahasa Inggris bagi *frontliners*.

Training Programs

To improve the quality of training programs provided for company employees, Garuda Indonesia operates comprehensive training facilities including simulators for Boeing 737-800 NG and Airbus A330 aircraft as well as CBT for Boeing 737-800 NG and Airbus A330; e-learning facility; and English language competency for frontliners.

Produktivitas *Training*

Seiring dengan ekspansi bisnis yang dilakukan dan meningkatnya operasional Perusahaan, kebutuhan untuk menyiapkan personel yang handal makin meningkat, terutama untuk pemangku jabatan yang berhubungan langsung dengan operasional pesawat.

Training Productivity

In line with business expansion initiatives and the growth of the Company's operations, there is increased need for more reliable personnel and especially personnel in positions directly related to aircraft operations. Accordingly, the amount

Sumber Daya Manusia
Human Capital

Oleh karena itu, jumlah *training hours* di tahun 2011 pun meningkat sebesar 461.871 *employee training hours*, dimana 62,7% untuk Flight *Attendant Training*, 24,1% untuk *Airline Business and Management Training*, 11,8% untuk Flight Operation Training, serta 1,4% untuk *FOO Training*. Pelaksanaan training tersebut didukung pula dengan adanya peningkatan kualitas fasilitator yang salah satunya dilaksanakan melalui pelatihan *Instructional Technique* oleh IATA (International Air Transport Association).

of training hours in 2011 has been increased to 461,871 employee training-hour, consisting of 62.7% for Flight Attendant Training, 24.1% for Airline Business and Management Training, 11.8% for Flight Operation Training, and 1.4% for FOO Training. The training programs were supported also by the improvement in teaching quality through a training in Instructional Technique conducted by the International Air Transport Association (IATA).

Program Pelatihan Kepemimpinan

Program pengembangan SDM dalam rangka mempersiapkan para pemimpin masa depan merupakan investasi yang dilakukan oleh Garuda Indonesia kepada pegawai yang berpotensi tinggi dalam bentuk *Management Development Program* (MDP). Program ini merupakan salah satu upaya penyelarasan dengan rencana jangka panjang Perusahaan dan sebagai bagian dari rencana kaderisasi secara lebih baik.

MDP telah dilaksanakan dalam beberapa tingkatan, yaitu:

- *Leaders Forum*, diperuntukkan bagi pegawai satu tingkat di bawah Direksi, yang dilaksanakan setiap bulan;
- *Operational Leaders Development Program* (OLDP), diperuntukkan bagi pegawai dua tingkat di bawah Direksi, dimana di tahun 2011 telah dilaksanakan sebanyak 2 (dua) angkatan dengan periode program selama 6 (enam) bulan;
- *Emerging Leaders Development Program* (ELDP), diperuntukkan bagi pegawai tiga tingkat di bawah Direksi, dimana di tahun telah dilaksanakan sebanyak 1 (satu) angkatan dengan periode program selama 6 (enam) bulan. Bekerja sama dengan salah satu pelopor *leadership* program dunia, General Electric, Perusahaan melaksanakan pelatihan CAP (*Change Accelaration Program*) untuk karyawan yang terpilih sebagai kandidat pemimpin di masa mendatang. Selain itu, juga dilakukan program pembelajaran *leadership coaching* bagi beberapa karyawan di posisi utama di Perusahaan.
- MDAP telah dilakukan sebanyak 1 (satu) angkatan, dimana melalui program ini diharapkan akan tercipta kandidat pemimpin di masa mendatang.

Leadership Training

Leadership training as part of human capital development to prepare future company leaders at Garuda Indonesia represents an investment by the Company in high-potential employees, and is undertaken through the Management Development Program (MDP). The program represents efforts to align with the Company's long-term plans and part of an improved leader succession program.

The MDP has been implemented at different levels, including:

- Leaders Forum, for employees one level beneath Director level, conducted once a month;
- Operational Leaders Development Program (OLDP), intended for employees two levels beneath Director level, which in 2011 have been conducted in 2 (two) batches in 6-month session each;
- Emerging Leaders Development Program (ELDP), intended for employees three levels beneath Director level, and conducted in 2011 for one batch in a 6-month session. In cooperation with one of the world's pioneers in leadership training programs, the General Electric, the Company conducted a Change Acceleration Program (CAP) training for selected personnel as future leader candidates. In addition, the Company also conducted a leadership coaching learning program for employees in key positions at the Company.
- The MDAP has been conducted for one batch of participants, in the effort to create potential leaders in the future.

Selain program-program tersebut di atas, dalam upaya menciptakan tenaga terampil dan profesional yang akan menduduki jabatan tertentu di masa depan, Perusahaan membuka program rekrutmen jalur khusus yaitu Program *Management Trainee*. Program ini bertujuan untuk menyiapkan tenaga potensial yang diharapkan mampu menciptakan perubahan dalam pola kerja, suasana kerja, dan komitmen kerja yang tinggi. Melalui Program *Management Trainee* ini, Perusahaan juga memastikan kaderisasi yang kompeten dan berkualitas.

In addition to the programs described above, the Company also established a special recruitment channel intended to develop highly skilled and professional personnel for certain positions in the future through the Management Trainee Program. The program is intended to prepare potential personnel which are capable of creating change in work patterns, work environment and work commitment. Through the Management Trainee Program, the Company also ensure the continuity of qualified and competent future cadres.

Program Pelatihan bagi Awak Pesawat

Untuk menjaga kualifikasi dan kompetensi awak pesawat, yaitu penerbang dan awak kabin, maka Perusahaan mewajibkan dilakukannya *recurrent training* yang dilaksanakan secara periodik. *Recurrent training* ini mewajibkan setiap penerbang untuk menjalani inspeksi kualifikasi sebanyak 2 (dua) kali dalam periode 12 bulan, yang terdiri dari uji kecakapan/ketrampilan terbang dengan tujuan menjaga tingkat *proficiency* penerbang dan uji kesehatan. Selain itu, setiap penerbang juga harus menjalani *training* di kelas sebagai persyaratan untuk memastikan kualifikasi dan kompetensinya sebagai penerbang. Sementara untuk setiap awak kabin, harus menjalani inspeksi kualifikasi sebanyak 1 (satu) kali dalam periode 12 bulan, yang terdiri dari check terhadap kualifikasi dalam hal keselamatan penerbangan, serta aspek layanan dan uji kesehatan. Untuk mendukung produktivitas awak pilot dan pramugari sehingga selalu memenuhi kepatuhan pada regulasi, program pembelajaran melalui *e-learning* telah dikembangkan untuk modul *recurrent Dangerous Good dan Safety Emergency Procedure Training*.

Training Programs for Air Crews

To maintain the qualifications and competencies of air crews, consisting of flight crews and cabin crews, the Company engaged in mandatory regular recurrent training sessions. The recurrent training program requires each flight crew to undertake 2 (two) qualification inspections within a 12-month period, comprising of flying skill/competence test to maintain flying proficiency level and a medical test. In addition, each flight crew is required to attend in-class training as mandatory requirement to ensure the flying qualification and competence as a pilot. Cabin crews meanwhile are required to undertake 1 (one) qualification inspection within a 12-month period, comprising of tests in flight safety aspects, service aspects, and a medical test. In order to support the productivity of flight crews and cabin crews through compliance with prevailing regulations, an e-learning program has been developed with modules for Recurrent dangerous Goods and safety Emergency Procedure Training.

Perusahaan sangat memberikan perhatian besar untuk pengembangan dan pelaksanaan pelatihan guna pemenuhan persyaratan sertifikasi IOSA, baik untuk awak kabin, pilot, maupun *ground staff*. Pelatihan *Safety Management System* untuk tim gugus tugas khusus yang terdiri dari pejabat struktural dan pemangku fungsi utama Perusahaan telah dilaksanakan satu angkatan oleh IATF. Demikian juga dengan pelatihan bagi calon fasilitator untuk

The Company also put an emphasis on the development and implementation of training towards IOSA certification requirements for cabin crews, pilots and ground staff. The training in Safety Management System for the special task forces comprising of structural employees and key personnel at the Company has been undertaken for one batch of participants by the IATF. Likewise with the training for trainer candidates in the Gratification

Sumber Daya Manusia
Human Capital

Program Pengendalian Gratifikasi bersama dengan tim KPK untuk mendukung implementasi tata kelola perusahaan yang baik.

Control Program in cooperation with the team from the Corruption Eradication Commission (KPK) in support of the implementation of good corporate governance.

Pilot dan Awak Pesawat
Sebagian besar pilot Perusahaan diperoleh langsung dari Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI), suatu lembaga pelatihan pilot terkemuka di Indonesia. Disamping itu, Perusahaan juga memperoleh pilot dari Bali International Flight Academy (BIFA) dan beberapa *flying school* lainnya melalui proses *recruit ab-initio direct entry* serta merekrut pilot dari sumber lain, termasuk melalui perekrutan sesekali dari maskapai lain.

Perusahaan memberikan pelatihan tambahan untuk para pilot di pusat pelatihan yang dimiliki Perusahaan di Jakarta, yang dilengkapi dengan simulator penerbangan untuk beberapa jenis pesawat. Perusahaan menggabungkan pelatihan di ruang kelas dengan pelatihan simulasi penerbangan. Perusahaan juga mengirim beberapa pilotnya untuk menghadiri program pelatihan perusahaan penerbangan yang terafiliasi dengan Perusahaan. Ketika ada pesawat baru digunakan sebagai bagian dari armada Perusahaan, umumnya perusahaan Airbus atau Boeing menawarkan pelatihan khusus untuk pilot Perusahaan. Semua pilot maskapai penerbangan di Indonesia, termasuk pilot Perusahaan, harus memiliki lisensi yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPU), yang mengharuskan pilot Indonesia untuk menjalani ujian sertifikasi ulang secara tahunan.

Pada 16 Desember 2011, Garuda Indonesia Training Center (GITC) meresmikan penambahan dua *Full Flight Simulator* (FFS) yakni simulator B737-800NG dan A330. Selain untuk meningkatkan kualitas *training*, keberadaan prasarana dan sarana ini juga untuk penghematan biaya alam meningkatkan produktivitas para pilot karena tidak perlu melakukan perjalanan ke luar *home base* untuk *training*.

Pilots and Air Crews
Most of the Company's pilots are graduates of Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI), a leading flight school in Indonesia. In addition, the Company also recruits pilots from Bali International Flight Academy (BIFA) and a number of other flight schools through ab-initio direct entry recruitment process, as well as pilot recruitment from other sources including occasional pro-hires from other airlines.

The Company provides additional training for its pilots at the Company's own training establishment in Jakarta that is equipped with flight simulators for a number of aircraft types. The Company combines in-class training with training at the flight simulators. The Company also sends selected pilots to attend training programs at airlines that are affiliated with the Company. In the case of a new type of aircraft entering the Company's fleet, it is common practice for the aircraft manufacturers such as Boeing or Airbus to offer a special training program for the Company's pilots. All airline pilots in Indonesia, including those working for Garuda Indonesia, are required to have a license issued by the Directorate General of Air Transportation (DJPU), which requires Indonesian pilots to take annual re-certification tests.

On 16 December 2011, the Garuda Indonesia Training Center (GITC) facility inaugurated the use of two new Full Flight Simulator (FFS) equipment for the B737-800 NG and A330 aircraft, respectively. In addition to improving the quality of pilot training, the simulators also represent a cost efficiency measure as pilots no longer have to travel outside their home base to get the necessary training.

Perusahaan juga mempekerjakan awak kabin dari seluruh propinsi di Indonesia sebagai bagian dari strategi Perusahaan untuk mengembangkan "Garuda Indonesia Experience" untuk memperkenalkan penumpang Indonesia dengan budaya yang sudah dikenal dan untuk memperkenalkan penumpang asing dengan budaya Indonesia. Untuk memenuhi permintaan dari penumpang internasional, Perusahaan juga mempekerjakan awak kabin dari Jepang, Korea, dan Cina. Awak kabin Perusahaan berpartisipasi dalam program pelatihan secara berkala dan telah memperoleh izin dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPU).

The Company employs cabin crews recruited from all the provinces of Indonesia as part of its 'Garuda Indonesia Experience' service concept and strategy providing Indonesian passengers with a familiar tradition while introducing Indonesia's culture to foreign national passengers. To pamper international passengers, the Company also employs cabin crews recruited from japan, Korea, and China. All of the Company's cabin crews undertake regular training programs and are equipped with the necessary licenses from the Directorate General of Air Transportation (DJPU).

Saat ini, seiring dengan pesatnya industri penerbangan, Indonesia mengalami kekurangan pilot yang berpengalaman. Hal ini diantisipasi Perusahaan dengan upaya meningkatkan jumlah pilot yang direkrut dari luar negeri.

In line with the fast growth of the airline industry, Indonesia is currently facing a shortage of experienced pilots. The Company has anticipated this development by recruiting a number of pilots from overseas.

Selain itu, Perusahaan juga mengatasi kekurangan pilot dengan promosi internal *co-pilot* menjadi pilot melalui *captaincy program* dan dengan menyewa eksternal pilot di Indonesia. Strategi lainnya adalah mempekerjakan karyawan eksternal termasuk merekrut pilot Indonesia dengan pengalaman dari operator pesawat internasional lain, mempekerjakan warga negara asing untuk jangka pendek, dan mempekerjakan pilot untuk jangka pendek dari maskapai penerbangan Indonesia lain dimana pilot tersebut jarang digunakan.

In addition, in response to pilot shortage, the Company has also intensified the internal promotion of co-pilot to pilot through the captaincy program as well as by external hiring of pilots in Indonesia. Other strategies are to employ external employees including recruitment of Indonesian pilots with experience at other international airlines, short-term employment for foreign pilots, and short-term employment for pilots from other Indonesian airlines that have under-utilized pilots.

Melalui kerja sama dengan para *subject matter expert* serta instruktur yang menguasai bidang masing-masing, telah dikembangkan modul pembelajaran ATPL (*Airline Transport Pilot License*) melalui *e-learning* yang juga sudah disetujui oleh regulator pemerintah Indonesia (DKUPPU). Sebanyak 3 angkatan *co-pilot* sudah berhasil dilantik menjadi kapten selama tahun 2011.

Through cooperation with experts in the respective subject matters as well as highly qualified instructors in the respective fields, the Company has developed an e-learning module for Airline Transport Pilot License (ATPL), which has been approved by the relevant government regulator (DKUPPU). In 2011, 3 (three) batches of co-pilots have been promoted to captain pilots.

Pelatihan bagi Para *Frontliners*

Untuk meningkatkan pelayanan kepada pelanggan, Perusahaan memberikan pelatihan *service attitude* bagi seluruh *frontliners*. Pelatihan ini bertujuan untuk membentuk *professional image* para

Training for Frontliners

To improve the quality of services to customers, the Company provides training in service attitude to its frontliners. The training is intended to mold a professional image for these frontliners,

Sumber Daya Manusia
Human Capital

frontliners. Pelatihan ini diberikan dalam bentuk perilaku layanan, tata cara berpenampilan, serta berbusana secara profesional yang mencerminkan budaya Fly-Hi. Pelatihan *service attitude* bagi *frontliners* Perusahaan dan juga frontliners pihak ketiga telah dilaksanakan untuk melayani *ground handling*, dimana telah dilakukan sebanyak 17 angkatan, sedangkan Development Leadership for Assistant Manager and Supervisor telah berjalan sebanyak 10 angkatan.

and is provided in the form of service behaviour, professional attitude and dress code in alignment with the values of Fly Hi. Training in service attitude for the Company's frontliners as well as frontliners fro other third parties have been conducted for ground handling crews, with a total of 17 batches of participants, while training in Leadership Development for Assistant Manager and Supervisor-level personnel have been conducted for 10 batches.

Dalam upaya mendukung program Perusahaan untuk menjadi anggota *global alliance* SkyTeam, telah dilakukan pelatihan bagi 40 personil dari kantor cabang dan kantor pusat yang akan bertindak sebagai SkyTeam Ambassador di unit masing-masing. Dilakukan pula pelatihan untuk pengetahuan dan *awareness* (*product knowledge*) SkyTeam bagi petugas garis depan dan awak kabin. Prasyarat kemampuan bahasa Inggris bagi para frontliners didalam *global alliance* juga telah diantisipasi dengan pelaksanaan program pelatihan yang berkesinambungan.

In support of the Company's program of joining the Skyteam global alliance, a special training has been conducted for 40 personnel at the Head Office and branch offices to function as Skyteam Ambassador at their respective units. Training in Skyteam product knowledge and awareness was also conducted for frontliners and cabin crews. The pre-requisite of English language proficiency for frontliners in the global alliance has also been anticipated through the implementation of continuous English training programs.

Pelatihan bagi Para Karyawan Bagian Pemasaran

Untuk memberikan pembekalan dalam hal pemasaran dan *sense of business*, maka kepada para GM Branch Office dan Manager Sales diberikan pelatihan *Salespreneuring*. Program ini telah dilaksanakan sebanyak 10 angkatan untuk Manager dan Supervisor. Tim manajemen Perusahaan telah berhasil merasionalisasi bisnis dan fokus pada pemanfaatan peluang pertumbuhan yang ada. Oleh karenanya, upaya mempertahankan, mengembangkan keahlian, dan memotivasi karyawan Perusahaan adalah sangat penting untuk mewujudkan peluang pertumbuhan tersebut. Selain itu, perekrutan dan pelatihan karyawan yang akan melayani pelanggan dimana Perusahaan tengah memperluas bisnisnya juga merupakan faktor yang penting untuk dilakukan.

Training for Marketing Staff

To provide a solid grounding in marketing and sense of business, a training program in Salespreneuring was provided for General Manager of Branch Offices and Sales Manager. The program has been conducted to 10 batches of manager and supervisor-level personnel. The Company's Management team has been successful in its business rationalization to focus on existing growth opportunities. In order to realize those opportunities, it is important to maintain and develop employee competencies and motivation. Another important area of endeavour is the recruitment and training of employees that will serve the customers in areas where the Company is currently expanding its business and operations.

Perusahaan berencana meningkatkan pusat pelatihan di Jakarta, dimana untuk saat ini merupakan pusat pelatihan terbesar dan hanya untuk mengoperasikan pesawat di Indonesia, untuk melatih pilot, awak kabin dan pemeliharaan

The Company plans to enlarge its training center facility in Jakarta, currently the largest such facility dedicated solely for aircraft operations in Indonesia, in order to handle the training of pilots, cabin crews and aircraft maintenance personnel to

untuk mengakomodasi pengembangan armada pesawat yang telah direncanakan. Perusahaan juga mempertahankan hubungan yang ada dengan berbagai akademi pelatihan domestik dan internasional untuk penerbangan global yang lebih baik dengan memanfaatkan praktik terbaik dalam pelatihan awak pesawat Perusahaan dan personil inti lainnya.

Biaya Pelatihan

Pada tahun 2011, jumlah biaya yang dikeluarkan Perusahaan untuk pelatihan (training) karyawan tercatat sebesar Rp 66,75 miliar. Perusahaan juga melakukan investasi pengembangan fasilitas (di antaranya penambahan flight simulator Boeing 737-800 dan Airbus A330) senilai USD 18,89 juta.

Knowledge Management

Garuda Indonesia terus tumbuh menuju ke arah *learning organisation* yang menciptakan lingkungan kondusif bagi pembelajaran individu dan bisnis. Hanya dengan terus tumbuh dan belajar, Perusahaan akan tetap dapat bertahan dan berkembang. Pembelajaran tidak terbatas pada pelatihan di ruang kelas, tetapi juga melalui internet dan portal, serta tempat bekerja. Pembelajaran juga dapat diperoleh dari pengalaman sehari-hari, *mentorship* dan penugasan, serta sesi berbagi. Semua langkah tersebut merupakan implementasi dari pengelolaan pengetahuan Perusahaan yang ada pada karyawan. Pengelolaan pengetahuan ini secara populer dikenal dengan istilah *Knowledge Management*.

Tahun 2011 merupakan pembentukan fondasi bagi pengembangan *Knowledge Management* di Garuda Indonesia, terutama dalam menciptakan budaya berbagi pengetahuan antar karyawan Perusahaan. Hingga saat ini, terdapat lebih dari 15 unit *Pilot Project* yang aktif dalam mengimplementasikan berbagai inisiatif *Knowledge Management* di Perusahaan.

accommodate the planned fleet expansion program. The Company also maintains existing relations with a variety of domestic and international training institutions towards improved global flying capability using industry best practices in the training of the Company's air crews and other core personnel.

Training Expenses

In 2011, the Company allocated a total of Rp 66.75 billion for employee training. The Company also invested USD 18.89 million in training equipment and facilities (including additional flight simulator Boeing 737-800 and Airbus A330).

Knowledge Management

Garuda Indonesia is evolving into becoming a learning organization that creates a conducive environment for individual learning as well as business learning. Only by continuous learning can the Company hope to maintain its existence and continue to grow. Learning is not limited to in-class training, but is also conducted through the medium of Internet and learning portals as well as in the workplace. Learning is also accomplished through everyday experiences, mentoring and job assignment, and sharing sessions. All of these are implementation of the Company's management of the knowledge residing in its employees. This is popularly known as Knowledge Management.

The year 2011 represented a year for building the foundation of Knowledge Management at Garuda Indonesia, and especially in creating a culture of knowledge sharing among employees in the Company. To date, there are more than 15 different Pilot Projects that are active in implementing various Knowledge Management initiatives within the organization.

Teknologi Informasi
Information Technology

Pengembangan *masterplan* teknologi informasi dilakukan Garuda Indonesia secara berkelanjutan demi meningkatkan kualitas layanan kepada para pelanggan termasuk kegiatan internal dan menjaga kapasitas kemampuan sistem sesuai dengan kebutuhan ekspansi usaha.

Garuda Indonesia engaged in continuous development of information technology masterplan to improve services to customers, including internal customers, as well as to maintain system capacity to suit the needs of business expansion.

Dalam perjalanan mewujudkan program Quantum Leap Perusahaan di tahun 2015, telah dilakukan beberapa pengembangan terkait persiapan *Masterplan Information Technology* di tahun 2011, sehingga Teknologi Informasi (TI) benar-benar dapat mendukung visi menjadikan Garuda Indonesia sebagai perusahaan penerbangan handal yang menawarkan pelayanan berkualitas kepada masyarakat dunia dengan menggunakan keramahan Indonesia.

Perusahaan sangat menyadari bahwa untuk dapat mencapai pertumbuhan yang berkelanjutan maka pemanfaatan teknologi informasi secara optimal mutlak diperlukan. Kontribusi TI pada proses bisnis Garuda Indonesia diaplikasikan dalam bentuk layanan TI yang diuraikan ke dalam Arsitektur TI untuk membangun sinergi teknologi intelektual dengan teknologi informasi dalam mewujudkan arah dan tujuan sistem informasi di dalam organisasi. Secara garis besar, pengembangan TI perusahaan menggunakan Information *Technology Strategic Theme* yang terdiri dari 3 (tiga) hal yaitu organisasi, produksi, dan kebutuhan pasar.

Selama tahun 2011, pengembangan TI yang dilakukan Perusahaan adalah sebagai berikut:

Organisasi

Pengembangan TI pada organisasi bertujuan untuk membangun sistem yang mendukung aktivitas organisasi yang dinamis dan efisien dalam menghadapi persaingan saat ini dan di masa depan. Beberapa inisiatif TI sebagai dukungan terhadap organisasi adalah:

- Pemutakhiran IT *Masterplan* sesuai dengan perkembangan bisnis dan teknologi yang berjalan saat ini. IT *Masterplan* ini yang selanjutnya akan dijadikan sebagai dasar pengembangan IT dalam mendukung program Quantum Leap Garuda Indonesia.
- Pemutakhiran terhadap aturan dan pengelolaan TI berupa Kebijakan TI (IT *Governance*).
- Melakukan pemutakhiran ERP (*Enterprise Resource Planning*) *product* yang sesuai dengan perkembangan teknologi dan pemenuhan standardisasi.

As part of efforts towards the realization of Quantum Leap 2015, a number of initiatives related to the development of Information Technology Masterplan have been undertaken in 2011, in order to ensure that Information Technology (IT) is able to support the Company's vision to transform Garuda Indonesia into a reliable airline serving international customers with quality services with Indonesian hospitality.

The Company realizes that sustainable business growth requires optimum utilization of information technology. The contribution of IT to Garuda business processes of Indonesia is implemented through IT services within the framework of IT Architecture to develop a synergy between intellectual technology and information technology in realizing the direction and purpose of information systems within the organization. Overall development of IT in the Company is undertaken within an Information Technology Strategic Theme in 3 (three) areas, namely organization, production and market demand.

Throughout 2011, the Company engaged in the following IT development initiatives:

Organization

IT development in the organization area is intended in support of the activities of a dynamic and efficient organization in the face of present and future competition in the market.
Among some IT initiatives in support of the organization were:

- The upgrading of IT Masterplan in line with business developments as well as current evolving technology. The IT Masterplan will form as the basis for IT developments in support of Garuda Indonesia's Quantum Leap program.
- Upgrading of the processes and management of IT in the form of IT policies (IT Governance)
- Upgrading of the Enterprise Resource Planning (ERP) products in line with technology developments and standardization compliance.

Teknologi Informasi
Information Technology

- Melakukan rancang bangun sistem alur kerja yang disesuaikan dengan praktik umum dan pemenuhan kebutuhan Perusahaan.
- Implementasi dan adopsi standar pelaporan keuangan berdasarkan IFRS (*International Financial Accounting Standards*).
- Membangun *Business Intelligent Data Integrity and Warehousing*, khususnya untuk informasi pemasaran, keuangan, operasional, dan sumber daya manusia.

Produksi (Operasional)
TI dimanfaatkan juga untuk menghasilkan sistem produksi (operasional) yang handal. Beberapa inisiatif TI sebagai dukungan terhadap operasional termasuk diantaranya:

- Pemutakhiran modul operasi *Netline Plan* and *Netline Schedule*.
- Meningkatkan keandalan untuk mengoptimalkan sistem IOCS (*Integrated Operation Control System*).
- Melakukan evaluasi dan perencanaan terhadap kebutuhan sistem aplikasi untuk perawatan dan perbaikan pesawat dalam rangka antisipasi penambahan armada Garuda Indonesia.
- Pengembangan sistem FOGA (*Fuel Online Garuda Indonesia*), dimana dilakukan koneksi *host-to-host* antara Garuda Indonesia dan Pertamina, untuk memberikan jaminan yang lebih baik atas penyediaan bahan bakar dari Pertamina, termasuk dalam hal akurasi pembayaran bahan bakar yang dipakai.
- Inisiasi solusi dan kebutuhan terhadap implementasi modul SCM (*Supply Chain Management*) dengan mengimplementasikan modul *E-Procurement* sehingga proses pengadaan lebih cepat, efisien, dan transparan.
- Inisialisasi peningkatan jangkauan dan kualitas jaringan komunikasi Garuda Indonesia sebagai landasan peningkatan performa TI.
- Implementasi solusi TI terbaru untuk mengintegrasikan kebutuhan operasional Garuda Sentra Medika.
- Bagi keperluan manajemen puncak, dilengkapi dengan sistem yang memungkinkan pengendalian secara langsung terhadap

- Re-engineering of system's processes in line with industry practice and the needs of the Company.
- Implementation and adoption of financial reporting standards based on the International Financial Reporting Standards (IFRS).
- Development of Business Intelligence Data Integrity and Warehousing, especially in areas of marketing, finance, operations, and human resources information.

Production (Operations)
IT is also utilized to create a reliable production (operations) system. Among IT initiatives in support of operations were:

- Upgrading of the operational modules Netline Plan and Netline Schedule
- Improving reliability in optimizing the Integrated Operations Control System (IOCS).
- Evaluation and planning for application system needs in terms of aircraft repair and maintenance in anticipation of Garuda Indonesia's fleet expansion program.
- Development of the Fuel Online Garuda Indonesia (FOGA) system, with a host-to-host connection between Garuda Indonesia and Pertamina, in order to provide better assurance over the supply of fuel from Pertamina, including in accurate payment of fuel used.
- Initiating solutions and need assessment for the implementation of Supply Chain Management (SCM) module through the implementation of the E-Procurement module for faster, more efficient and more transparent procurement process.
- Initiating increased coverage as well as quality of Garuda Indonesia's communication networks as a basis for improved IT performance.
- Implementation of the latest IT solutions to integrate the operational needs of Garuda Sentra Medika.
- Top management is provided with a system that enables direct control of Company's operations. In the room that also serves as meeting room for the Directors, a display panel provides a range of

operasional Perusahaan. Di suatu ruang yang sekaligus ruang rapat Direksi, dilengkapi tampilan berbagai informasi operasional, antara lain:
- *Flight Information,*
- *On Time Performance*, dan
- *Sales Achievement*.

operational information, including:
- Flight Information,
- On Time Performance, and
- Sales Achievement

Kebutuhan Pasar

Mengembangkan sistem yang dapat meningkatkan jangkauan penjualan. Beberapa inisiatif yang dilakukan TI sebagai dukungan terhadap penjualan adalah:

- *Passenger Service System* (PSS), yakni:
  - Guna mendukung program Quantun Leap, pembenahan intensif dilakukan terhadap PSS. Inisiatif ini bertujuan meletakan pondasi yang kuat dalam upaya memasuki masyarakat aliansi global. Programnya meliputi:
    - Peningkatan rilis sistem PSS yang berjalan saat ini, dari rilis 4 menjadi rilis 15, yang dilengkapi dengan fitur: (i) O & D (Origin & Destination), fitur ini dibutuhkan untuk optimalisasi pada *Revenue Management System*; (ii) EMD (*Electronic Miscellaneous Document*) yang merupakan rekomendasi dari IATA tahun 2013; (iii) GUI (*Graphical User Interface*); (iv) *Customer profile*, fitur ini sangat dibutuhkan untuk meningkatkan pelayanan pada anggota Frequent Flyer.
  - PSS yang ada saat ini telah terkoneksi dengan 46 Inteline *e- ticketing Airline Partner*, 4 *code share partner*, dan *2 inter line through check in partner.*
  - Melakukan pengembangan *Internal Airfare System.*
  - Melakukan Implementasi AIRIMP Standard.
  - Kemudahan berkomunikasi dengan *External Peripheral System*, seperti:
    - Aplikasi *Mobile*,
    - Kiosk,
    - Web/IBE, dan
    - *Call Center*.
- Implementasi sistem aplikasi *Passenger Handling* dengan melakukan optimalisasi *Self Service Check-in* untuk memudahkan penumpang

Market Demands

The development of systems that can enhance market coverage. Among several initiatives by IT in support of sales were:

- The Passenger Service System (PSS), involving:
  - In support of the Quantum Leap program, the PSS undergone an intensive upgrading, also in preparation of the planned entry into a global airline alliance. The upgrading program consists of:
    - Upgrade of the current PSS system release 4 to release 5, which is enhanced with the following features: (i) Origin & Destination (O&D) feature for optimization of the Revenue Management System; (ii) Electronic Miscellaneous Document (EMD) feature as recommended by IATA for 2013; (iii) a Graphical User Interface (GUI) feature; (iv) Customer Profile feature needed to improve services to members in the Frequent Flyer program.
  - The current PSS is already connected with 46 inter line e-ticketing Airline partners, 4 Code Share partners, and 2 inter linw through check-in partners.
  - Conducting internal development of the Airfare System
  - Implementing the AIRIMP standards
  - Ease of communications with external peripheral systems such as:
    - Mobile applications
    - Kiosk
    - Web/IBE, and
    - Call center
- Implementation of the Passenger Handling application system through the optimization of Self-service Check-in Kiosk at a number of

Teknologi Informasi
Information Technology

dalam melakukan *check-in* melalui Kiosk yang ditempatkan di beberapa lokasi.
- Pengembangan *mobile check-in* sehingga penumpang dapat melakukan *self check-in* melalui s*martphone*-nya.

Dari sisi infrastruktur dari jaringan:
- Garuda Indonesia telah melakukan pemutakhiran teknologi PSS *hardware* dari mesin IBM mainframe R26 ke IBM *mainframe* Z10. Dengan *hardware* baru ini, kapasitas mesin dapat menampung transaksi Garuda Indonesia sedikitnya untuk 5 tahun ke depan.
- Keandalan sistem juga ditingkatkan. Di pusat data utama disediakan satu mesin Z10 sebagai *hot standby* terhadap mesin Z10 *Production*. Dalam upaya memenuhi persyaratan manajemen risiko guna menjamin kesinambungan bisnis, satu mesin Z10 yang lain ditempatkan pada DRC (*Disaster Recovery Center*).
- Sisi teknologi komunikasi juga diperbaiki. Perusahaan membangun antar muka yang menghubungkan *protocol* X25 dengan *protocol* IP. Perangkat teknologi ini dinamakan HOST-IP. Dengan teknologi ini, PSS Garuda Indonesia bisa berkomunikasi dengan GDS yang masih menggunakan *protocol* X25.
- Sejalan dengan itu, berbagai komponen pusat data juga dilakukan peremajaan. Tujuannya untuk menjamin keandalan sistem secara menyeluruh. Pemutakhiran infrastruktur juga dilakukan pada sistem informasi Entitas Anak. Program pemutakhiran ini masih akan berlanjut 2-3 tahun ke depan.
- Sedangkan dari segi jaringan telah dilakukan penambahan link sebagai *backup-link* antar Pusat Data dan DRC.
- *Cargo System*, telah diimplementasikan suatu sistem kargo yang terintegrasi mulai dari reservasi sampai dengan *back office process (cargo end-to-end solution)*. Dimana sistem tersebut menggunakan teknologi terbaru yang dilengkapi dengan GUI, menggantikan *Green Screen*. Fitur sistem yang baru lebih lengkap, tidak hanya fungsi reservasi melainkan dilengkapi juga dengan fungsi operasional dan *revenue accounting*.

locations to facilitate passenger check-in process in airports.
- Development of the mobile check-in service to enable self check-in by passengers through their mobile device (smartphone).

In terms of network infrastructure:
- The PSS hardware technology has been upgraded from the IBM R26 mainframe to the newer IBM Z10 mainframe. The new hardware provides adequate capacity to handle Garuda Indonesia's transaction volume for at least 5 years ahead.
- Improving system reliability, by the installation of a Z10 mainframe as hot standby to the production Z10 mainframe. Also to comply with risk management requirements for business continuity, a Z10 mainframe was located at the Disaster Recovery Center (DRC) facility.
- Improved connectivity through the development of an interface facility connecting the X25 protocol with the IP-based protocol, or HOST-IP. With HOST-IP, Garuda Indonesia's PSS is able to communicate with older GDS systems that still uses the X25 protocol.
- Rejuvenation of various data center components in order to ensure better overall reliability of systems. The infrastructure upgrade initiatives also apply to information systems of subsidiaries. The program is expected to continue for another 2-3 years ahead.
- Installation of an additional link as a backup-link between the Data Center and the DRC.
- The Cargo System has implemented an integrated cargo end-to-end solution, from reservation to back office processing. The system uses the latest technology with GUI replacing the green screen, and also with more comprehensive features that include operations and revenue accounting features in addition to the standard reservation feature.

- *E-Commerce*, Garuda Indonesia melakukan *soft launch* layanan aplikasi *mobile* yang memberikan kemudahan kepada pelanggan dalam melakukan transaksi pembelian tiket. Selain itu, untuk melengkapi dan mengoptimalkan layanan kepada pelanggan korporasi dan sub agen, dilakukan implementasi *New Garuda Online Sales* dan *New Corporate Online Sales*, baik untuk Garuda Indonesia *back office manage module*, korporasi dan *sub agent manage module* sampai dengan *web* transaksi.

- Merencanakan implementasi sistem aplikasi pendapatan *New Revenue Management System* (RMS) yang akan menggantikan sistem lama yang telah dipergunakan sejak tahun 2006. Adapun fitur dalam aplikasi yang baru memiliki kelebihan diantaranya:
  - *Leg Segmen base*, dimana sistem yang baru memberikan peningkatan terhadap *performance system* yang lama. Peningkatannya atara lain: fitur yang lebih lengkap, *forcasting* yang lebih akurat, serta mampu melakukan fungsi *refresh* terhadap *booking position*.
  - RMS Group, fungsi fitur ini adalah untuk mengelola permintaan grup baik secara serial maupun *Ad-Hoc*. Didalam fitur ini juga dimungkinkan untuk memberikan *alternative flight*, jika *flight* yang diminta tidak tersedia. Salah satu keunggulan yang lain dalam fitur ini adalah proses persetujuan dapat lebih cepat, karena menggunakan sistem *online* antara reservasi dengan RMS-nya.
  - O & D, fungsi fitur ini adalah untuk memberikan optimasi alokasi *seat*, berdasarkan konsep O & D. Melalui fitur ini, dapat dilakukan peningkatan optimasi *revenue* hingga 5%.
- Merencanakan implementasi sistem aplikasi tarif penerbangan *New Fare Management System (*FMS) yang akan menggantikan sistem yang lama, dimana sistem yang baru memiliki kelebihan:
  - Sistem yang lebih stabil,
  - Fitur yang lebih banyak,

- In the area of e-commerce, Garuda Indonesia has initiated a soft launch of a mobile application system that provides more convenience for customers to conduct a ticket purchase transaction. In addition, to complement the services to corporate customers and sub-agents, the New Garuda Online sales and New Corporate Online Sales systems have been implemented, covering the Garuda Indonesia back office manage module, the corporate and sub-agent manage module and the web transaction module.
- Planning for the development of a new Revenue Management System (RMS) to replace the current system that has been in use since 2006. The planned new RMS application system will have additional features such as:
  - Leg Segment base, with improved performance over the older system. Improvements include more comprehensive features, more accurate forecasting, and capability of refresh function to the booking position.
  - RMS Group feature to manage group demand in series mode or ad-hoc. The feature provides for alternative flight options in the case the requested flight is unavailable. Another advantage of the feature is faster approval process due to the use of online system between reservation and the RMS.
  - Origin & Destination (O&D) feature for more optimum seat allocation based on the O&D concept, which may result in revenue optimization of up to 5%.
- Planning for the development of a new Fare Management System (FMS) to replace the current system in use. The new system will have the following advantages:
  - more stable system
  - more comprehensive system features

Teknologi Informasi
Information Technology

- Serta penanganan *Ad-Hoc Fare* yang lebih baik (dari sisi stabilitas dan penanganan permintaan *Ad-Hoc Fare* dari perwakilan, dan
- Dari sisi harga, aplikasi ini lebih kompetitif.

- Merencanakan dan menyelesaikan *roadmap* untuk implementasi *Customer Relationship Management* (CRM).

Kesemua sistem yang telah sukses dibangun dan diimplementasikan di tahun 2011 tersebut, adalah hasil kolaborasi Entitas Anak Garuda Indonesia, diantaranya PT Aero System Indonesia.

Rencana Tahun 2012

Pengembangan penerapan dan pemanfaatan TI tetap berpegang pada Information Technology Strategic Theme yang terdiri dari 3 (tiga) hal yaitu organisasi, produksi dan kebutuhan pasar. Di tahun 2012, pengembangan yang akan dilakukan antara lain:

- Pemutakhiran teknologi aplikasi *Passenger Service System* (PSS) melalui *upgrade release* untuk meningkatan fitur dan *operational excellence* di area reservasi dan pengelolaan pendapatan (*Revenue Management System*) sebagai persiapan untuk bergabung ke salah satu aliansi penerbangan dunia.
- Pengembangan dan perluasan layanan bagi pelanggan serta pemutakhiran teknologi dengan melakukan rancang-bangun *Online Internet Booking, Kiosk,* dan *Mobile Booking & Payment*.
- Implementasi *Enterprise Service Bus* (ESB) terutama untuk peningkatan konektivitas antar sistem di area operasi.
- Melakukan optimalisasi IOCS (*Integrated Operations Control System*) pada kegiatan operasional pesawat untuk meningkatkan *operational excellence* di *Operation Management* yang meliputi rotasi penerbangan dan pengelolaan penjadwalan awak kabin pesawat.
- Pengembangan sistem penunjang operasional meliputi *Electronic Flight Bag* (EFB), *e-briefing*, dan *Centralize Flight Dispatch*.
- Implementasi sistem antar-jemput awak pesawat, dilengkapi dengan sistem GPS yang dapat memonitor pergerakan jemputan awak pesawat sebelum dan sesudah penerbangan.

- better handling of ad-hoc fare (in terms of stability and handling of ad-hoc fare request from sales representatives), and
- more competitive in terms of price.

- Planning and developing the roadmap for the implementation of a Customer Relationship Management (CRM) system.

All of these systems have been successfully developed and implemented throughout 2011, in collaboration with Garuda Indonesia's subsidiaries, among others PT Aero System Indonesia.

Plans for 2012

Further development of the implementation and utilization of IT would still refer to to the Information Technology Strategic Theme of 3 (three) areas of organization, production and market demands. In 2012, developments would consist of, among others, the following:

- The upgrade of the Passenger Service System (PSS) to a newer release for enhanced features and operational excellence in terms of flight reservation and revenue management system, and also in preparation for joining one of the world's global airline alliances.
- Development and expansion of services to customers as well as technological upgrade through a re-engineering of the Online Internet Booking, Kiosk, and Mobile Booking & Payment.
- Implementation of Enterprise Service Bus (ESB) mainly to improve inter-system connectivity related to operations.
- Optimizing the Integrated Operations Control System (IOCS) for aircraft operations in order to improve operational excellence in Operations Management, involving flight rotation and cabin crew schedule management.
- Development of operation support systems involving Electronic Flight Bag (EFB), e-briefing, and Centralized Flight Dispatch.
- Implementation of improved pick-up service for air crews, equipped with GPS system to monitor movements of air crews transport prior and after a flight.

- Implementasi sistem perawatan pesawat untuk meningkatkan *operational excellence* di bidang pengelolaan dan perawatan teknis pesawat yang terintegrasi, baik dimulai dari perencanaan perbaikan pesawat, dokumentasi teknis perawatan, sampai ke tindakan perbaikan yang dilakukan.
- Untuk menyediakan informasi yang akurat, tepat waktu, dan lengkap untuk mendukung proses pengambilan keputusan dan analisa pelaporan manajemen, dilakukan pengembangan dan peningkatan Business Intelligence (BI) yang meliputi *Enterprise Performance Management* (EPM).
- Mengimplementasikan *Knowledge Management* dan *e-Learning Management System* agar terjadi efisiensi dalam biaya *training* pegawai terutama awak pesawat.
- Perencanaan dan implementasi aplikasi muatan barang yang terintegrasi dalam rangka tersedianya informasi kapasitas kargo berdasarkan pasar, segmentasi pelanggan, tipe muatan/barang secara akurat dan *real time* untuk perencanaan pengangkutan cargo yag efektif guna memaksimalkan pendapatan.
- Perencanaan implementasi *Customer Relationship Management* (CRM) melalui tahapan *business process strategy* & *roadmap* CRM yang selaras dengan strategi bisnis Perusahaan.
- Perluasan implementasi *social media technology and solution* melalui teknologi *unified communication* di beberapa kantor cabang.
- Meningkatkan keamanan terhadap akses semua aplikasi yang ada di Garuda Indonesia dengan menerapkan sistem *Employee Corporate Portal.*
- Implementasi sistem aplikasi pendapatan *New Revenue Management System* (RMS) dalam rangka pemutakhiran dan optimalisasi pengelolaan pendapatan penerbangan secara terintegrasi.
- Implementasi sistem aplikasi tarif penerbangan *New Fare Management System* (FMS) agar dapat lebih terintegrasi dengan *Global Distribution System* di seluruh dunia.

- Implementation of aircraft maintenance system to improve operational excellence in the integrated aircraft maintenance and management system, from maintenance planning, maintenance records and on to aircraft repair details.
- Development and enhancement of Business Intelligence consisting of the Enterprise Performance Management (EPM) system that can provide accurate, timely and comprehensive information in support of better decision-making process and analysis of management reporting.
- Implementation of Knowledge Management and e-Learning Management systems towards cost efficiency in employee training and especially air crews training.
- Development and implementation of an integrated cargo application to maximize cargo revenues through more effective cargo planning, involving accurate and real time information of cargo capacity by market segments, customer segments, and types of cargo.
- Planning for the implementation of a Customer Relationship Management (CRM) system involving a business process strategy and CRM roadmap development in line with Company's business strategy.
- Expansion of the implementation of social media technology and solution through a unified communications technology at branch offices.
- Improving security aspect of access to applications at Garuda Indonesia through the implementation of an Employee Corporate Portal.
- Implementation of a new Revenue Management System (RMS) as part of the upgrade and optimization of the integrated flight revenue management system.
- Implementation of a new Fare Management System (FMS) that is more closely integrated with Global Distribution System (GDS) all over the world.

Teknologi Informasi
Information Technology

- Merencanakan dan menyelesaikan roadmap untuk implementasi *Customer Relationship Management* (CRM).
- Di sisi jaringan untuk meningkatkan *availability* di 54 titik terminal Garuda Indonesia di seluruh Indonesia, akan dilakukan konsep *main* dan *back up* dengan teknologi yang berbeda dari *provider* yang berbeda.
- Melakukan pengembangan dan implementasi aplikasi *e- Briefing* yang dilakukan dalam 2 tahap, dengan fitur sebagai berikut:

  Fase 1:
  Pada fase ini lebih kearah pengembangan fitur informasi, diantaranya adalah:
  - *Aircraft Information*, yang didalamnya berisi semua informasi yang berkaitan dengan tipe pesawat, *layout cabin* serta termasuk di dalamnya kapasitas tempat duduk.
  - *Passenger Information*, di dalamnya berisi informasi yang berkaitan dengan penumpang seperti: regulasi keselamatan penumpang, *schedule* penerbangan, dan lain-lain.
  - *In-flight entertainment*, didalamnya berisi informasi yang berkaitan dengan fasilitas hiburan di dalam pesawat atau penerbangan, seperti: film-film yang akan ditanyangkan selama penerbangan.
  - *Flight Attendant Manual,* didalamnya berisi informasi yang diperuntukan bagi Cabin Crew berkaitan dengan prosedur manual pelayanan selama penerbangan.
  - *Hot Item List*, di dalamnya berisi informasi seperti pengumuman, berita, dan lainya yang berkaitan dengan pelanyanan selama melakukan penerbangan.

  Fase 2:
  Pada fase ini, lebih ke arah pengembangan fungsi transaksi data dengan PSS, IOCS, dan *operation online*, salah satu fiturnya adalah *Flight Attendant Duty Report*.
- Melakukan pengembangan aplikasi *Electornic Sales Dashboard* yang terbagi atas 2 Fase, dengan rincian sebagai berikut:

- Planning and completion of the roadmap for the implementation of the Customer Relationship Management (CRM).
- Improving network availability at all 54 terminal points of Garuda Indonesia throughout Indonesia using a concept of main network and backup network with different technology and from different providers.
- Development and implementation of the e-Briefing application in two phases, with the following features:

  Phase 1:
  Developments in Phase 1 focus mainly on information features, including:
  - Aircraft Information, containing all information related to type of aircraft, cabin layout and seat capacity.
  - Passenger Information, containing passenger-related information such as regulations on passenger safety, flight schedule, and others.
  - In-flight Entertainment, containing information related to on-board or in-flight entertainment facilities such as feature films that will be aired during the flight.
  - Flight Attendant Manual, containing information for cabin crews related to to service procedure guidelines during flight.
  - Hot Item List, containing information on announcements, news, and others related to passenger service during flight.

  Phase 2:
  Developments in Phase 2 will focus more on data transaction functions with the PSS, IOCS and operations online, one of the features being the Flight Attendant Duty Report.
- Development of the Electronic Sales Dashboard in two phases, with details as follow:

Fase 1:
Fase ini melakukan pembangunan dengan menggunakan bahasa program PHP. Fitur yang dikembangkan di dalam fase ini seperti:
- Menampilkan *Marketing Program*,
- Menampilkan *Sales Target*,
- Menampilkan *Sales activity*,
- Menampilkan *Sales Volume*,
- Menampilkan *Top Performance Sales*, dan
- Menampilkan KPI (*key performance Indicator*) Sales.

Fase 2:
Fase 2 ini lebih mengembangkan solusi penjualan dengan menggunakan SAP- BI. fungsi atau fitur yang dikembangkan sama dengan Fase 1 namun menggunakan sistem SAP-BI.

Ketatnya persaingan di industri penerbangan membuat Perusahaan harus terus melakukan berbagai inovasi yang dapat memberikan dukungan terhadap proses bisnis sehingga dapat berjalan secara optimal. Adanya inisiatif yang penuh inovasi, diharapkan TI Perusahaan akan semakin berkembang, sehingga menempatkan Garuda Indonesia sebagai salah satu maskapai penerbangan terdepan dalam hal TI.

Phase 1:
Phase 1 will involve system development using the PHP programming language. Features developed in this phase include:
- display of Marketing Program
- display of Sales Targets
- display of Sales Activity
- display of Sales Volume
- display of Top Performance Sales, and
- display of Key Performance Indicator (KPI) for Sales.

Phase 2:
Phase 2 concentrates on the development of sales solutions using the SAP-BI. Functions or features being developed are the same as in Phase 1, but is developed using SAP-BI system.

In view of the tight competition in the airline industry, the Company should strive for continuous innovations towards more optimum business processes. With initiative in innovations, Technology Information at Garuda Indonesia will develop faster and eventually will help position the Company as one of the leading airlines with advanced IT capability.

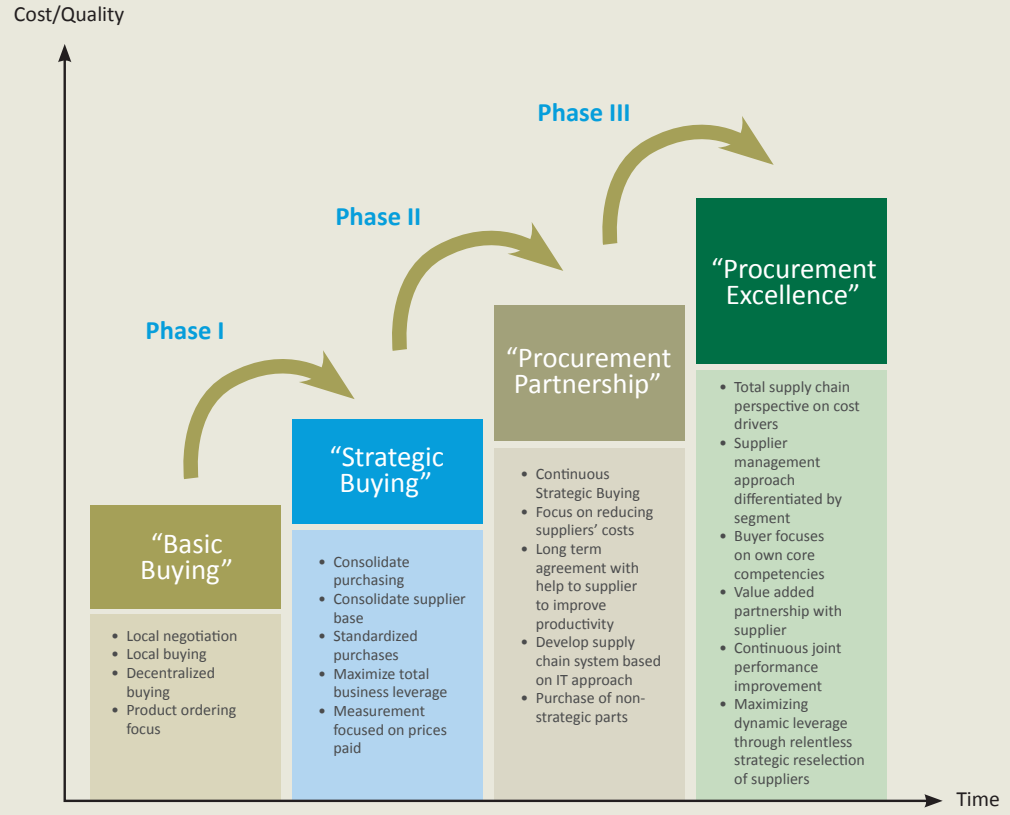
Procurement

Procurement

Garuda Indonesia menjalankan strategi pengadaan secara konsisten sebagai serangkaian proses pengembangan sistem pengadaan sesuai dengan Garuda Indonesia Procurement *Roadmap* .

Garuda Indonesia implements a consistent strategy in procurement as part of the overall development of procurement system according to the Garuda Indonesia Procurement Roadmap.

Garuda Indonesia Procurement Roadmap



Pada fase pertama, proses pengadaan di Perusahaan berada di dalam fase "*Basic Buying*", dimana pengadaan dilakukan secara desentralisasi, parsial dan on the spot sesuai kebutuhan. Fase *basic buying* kemudian bergerak menuju fase "*Strategic Buying*", dengan karakteristik pembelian secara konsolidasi (volume korporasi), kontrak jangka panjang, dan melakukan klasifikasi *supplier* berdasarkan kompetensinya.

In the first phase, procurement processes at the Company can be categorized in the 'Basic Buying' phase, with procurement conducted in a decentralized, partial and on-the-spot manner according to needs. This phase next moves to the 'Strategic Buying' phase, characterized with consolidated purchases (corporate volume), long-term purchase contract, and supplier classification according to competencies.

Pada Fase kedua Perusahaan mulai berkembang menuju fase "*Partnership*", dimana fokus Perusahaan beralih dari upaya efisiensi dan jangka pendek ke

In the second phase, the Company is moving towards a phase of 'Partnership', where focus is shifted from short-term efficiencies to cost efficiency on

arah efisiensi biaya dari sisi *supplier* dengan strategi kerja sama jangka panjang yang dimaksudkan untuk meningkatkan produktivitas *supplier*. Selain itu, Perusahaan juga mengembangkan sistem *value chain* untuk mencapai efisiensi serta efektivitas proses pengadaan melalui pendekatan IT.

Saat ini, Perusahaan telah sampai pada fase "*Procurement Excellence*". Salah satu program *Procurement Excellence* adalah "*buyer focuses on own core competencies*", dimana Perusahaan telah mewujudkannya dalam beberapa Program kerjasama yang bertujuan untuk meningkatkan nilai tambah Perusahaan dan juga *supplier* antara lain sebagai berikut:

- Kerja sama dengan CFM International/General Electric (GE) dalam rangka pengembangan kapabilitas GMF untuk *maintenance engine* CFM56-7B;
- Kerja sama dengan Aerofood ACS dalam pembentukan *Inflight Service Total Solution* (ISTS), yaitu penyediaan *inflight catering* dan *Inflight Service* lainnya;
- Kerja sama dengan Aerotrans dalam penyediaan jasa transportasi darat, dimana telah dikembangkan penyediaan jasa transportasi berbasis ritase;
- Kerja sama dengan GMF dalam rangka penyediaan jasa *maintenance* pesawat berbasis jam terbang (*Powered By The Hour*); dan
- Kerja sama dengan Asyst dalam rangka penyediaan jasa IT Total Solution.

Fase "*Procurement Excellence*" juga dapat diterjemahkan sebagai implementasi atas *Supply Chain Management* secara menyeluruh yang terus dikembangkan sampai dengan saat ini.

Setelah memasuki lebih dari satu dasawarsa mengembangkan sistem pengadaan dari awal fase, dapat disimpulkan bahwa faktor utama penentu keberhasilan dalam mewujudkan sistem pengadaan yang unggul adalah "Sumber Daya Manusia", "Sistem" dan "Komitmen".

Sumber Daya Manusia

Keberhasilan pengadaan di Perusahaan pada dasarnya ditentukan oleh kualifikasi personil yang tepat dan memiliki integritas yang tinggi. Sejak awal, proses seleksi dalam rangka merekrut personil pengadaan dilakukan dengan memprioritaskan faktor integritas. Setiap personil yang terlibat dalam

the supplier side from long-term cooperation that enhances productivity of the suppliers. In addition, the Company is also developing a value chain system towards more efficient and effective procurement processes through the utilization of Information Technology.

Currently, the Company has entered the phase of 'Procurement Excellence'. One of the Procurement Excellence programs is that 'the buyer focuses on own core competencies'. This is achieved by the Company in a number of cooperation programs for increased value-added for the Company and its suppliers, including the following:

- Cooperation with CFM International/General Electric (GE) in order to develop the capability of GMF for the maintenance of CFM56-7B aero engines;
- Cooperation with Aerofood ACS in the establishment of Inflight Service Total Solution (ISTS) that provides inflight catering and other inflight services;
- Cooperation with Aerotrans in the provision of land transportation services, and especially the development of trip-based transportation;
- Cooperation with GMF in the provision of aircraft maintenance services on 'powered by the hour' basis; and
- Cooperation with Asyst in the provision of IT Total Solutions services.

The 'Procurement Excellence' phase also involves the implementation of a comprehensive Supply Chain Management that is still being developed further.

After more than a decade of development of procurement systems from the initial phase, the Company recognized the key success factors for an excellent procurement system, namely 'human resources', 'systems' and 'commitment'.

Human Resources

The success of procurement processes at the Company basically depends on the qualifications of the right personnel with integrity. From the start, the selection process in the recruitment of procurement personnel emphasized on personal integrity. Each personnel involved in the procurement

Procurement

Procurement

proses pengadaan turut menentukan keberhasilan implementasi atas sistem pengadaan. Untuk itu Perusahaan mewajibkan setiap personil pengadaan menandatangani Pakta Integritas setiap tahun sebagai wujud komitmen untuk menjalankan dan mendukung sistem pengadaan yang unggul dan transparan.

Sistem Pengadaan

Perusahaan menetapkan sistem pengadaan yang mendukung keseluruhan proses pengadaan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Termasuk dalam pengembangan sistem pengadaan di Perusahaan menetapkan kebijakan/ prosedur,organisasi, dan teknologi informasi sesuai dengan *world class best practice*.

Salah satu acuan *best practice* dalam menyusun strategi dan kebijakan pengadaan adalah regulasi yang diatur sesuai dengan IOSA dimana pedoman pengadaan harus memenuhi aspek *security& safety aviation.*

Dalam hal organisasi pengadaan, Perusahaan menggunakan konsep gabungan antara desentralisasi dan sentralisasi. Pengadaan barang/ jasa yang bersifat korporasi, strategik, dan kompleks dilakukan secara sentralisasi. Sedangkan proses pengadaan yang bersifat operasional dilakukan secara desentralisasi.

Perusahaan secara berkesinambungan mengembangkan sistem pengadaan berbasis teknologi informasi dimana pada tahun 2011 mulai mengimplementasikan sistem *Supplier Relationship*

process contributes to the overall success of the procurement system implementation. Accordingly, the Company requires each procurement personnel to sign an annual Statement of Conflict of Interest signifying their commitment to uphold and implement an excellent and transparent procurement process.

Procurement Systems

The Company implements a procurement system that support the overall procurement processes to achieve the stated objectives. Included in the Company's procurement system development are the establishment of policies/procedures, organization, and information technology in accordance with world-class best practice.

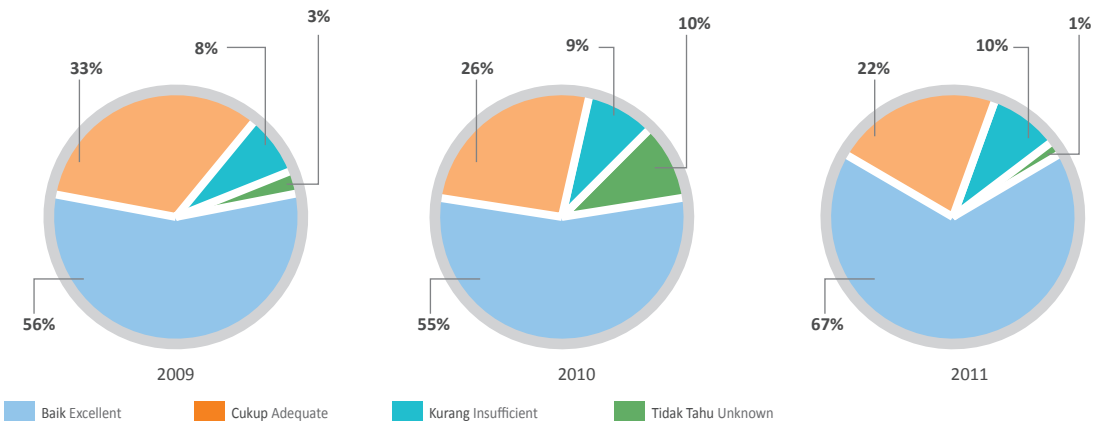
One of the best practice utilized as the guidance to formulate of procurement strategy and policies is the regulations from IOSA, requiring procurement processes to comply with security and safety aspects in aviation.

In terms of procurement organization, the Company uses a concept that combines decentralization and centralization. Procurement of corporate volume, strategic or complex goods and services is undertaken in a centralized manner, while procurement for operational purposes are decentralized.

The Company continued to develop an Information Technology-based procurement system, with the implementation of a Supplier Relationship

Grafik Persepsi Supplier 2009 - 2011

Supplier Perception 2009 - 2011



Management (SAP SRM) yang menitikberatkan pada terjalinnya hubungan Perusahaan dengan *supplier* yang antara lain ditempuh dengan cara memudahkan komunikasi berbasis IT dengan *supplier*, memonitor dan memberikan umpan balik untuk evaluasi kinerja *supplier*, sampai dengan pengembangan kapabilitas *supplier*. Dengan mengembangkan sistem SAP SRM ini, maka baik Garuda maupun *supplier*-nya dapat tumbuh bersama-sama dan saling mendukung satu sama lain.

Komitmen

Selain Sumber Daya Manusia dan Sistem Pengadaan, aspek lain yang tak kalah penting dalam mencapai kesuksesan di bidang pengadaan adalah komitmen dari seluruh pemangku kepentingan (*stakeholder*) dalam menjalankan fungsi dan wewenang masing-masing, dalam mendukung penerapan sistem pengadaan yang dapat dipertanggungjawabkan.

Kinerja Tahun 2011

Selama tahun 2011, dalam hal efisiensi pengadaan, Perusahaan berhasil memperoleh efisiensi yang signifikan yaitu sebesar Rp 1,5 triliun. Efisiensi ini antara lain diperoleh dari pengembangan partnership jasa *maintenance engine* pesawat, pengadaan simulator Pesawat Boeing 737-800 dan Airbus A330, strategi pengadaan di bidang teknologi informasi dan *fuel*. Pencapaian kinerja tahun 2011 ini membuktikan bahwa konsistensi menjalankan *roadmap* pengadaan telah memberikan kontribusi yang signifikan terhadap kinerja Perusahaan. Persepsi supplier terhadap sistem pengadaan di Perusahaan juga mengalami perbaikan dengan menurunnya tingkat ketidakpuasan selama tiga tahun terakhir dari 8% di tahun 2009 menjadi 1% di tahun 2011.

Rencana Tahun 2012

Strategi pengadaan di tahun 2012 tetap dijalankan sesuai dengan *roadmap* pengadaan guna mendukung Program Quantum Leap Perusahaan. Strategi yang dijalankan antara lain melanjutkan pengembangan sistem pengadaan dengan implementasi secara berkesinambungan *Supplier Relationship Management* (SRM), membangun *partnership* dengan memfokuskan pada pencapaian nilai tambah bagi Perusahaan dan *supplier* serta membangun sinergi Garuda Group dengan fokus pada kompetensi inti masing-masing.

Management (SAP SRM) system in 2011. The system emphasized on the relations between suppliers and the Company, among other things through a convenient, IT-based communication channel with suppliers, monitoring and providing feedback to evaluate the performance of suppliers, and on to support for capacity building for suppliers. With the development of the SAP SRM system, Garuda Indonesia and its suppliers can grow together through mutual support.

Commitment

In addition to human resources and procurement system, another important aspect of a successful procurement undertaking is the commitment of all involved stakeholders in their respective functions and role, in support of the implementation an accountable procurement system.

Performance in 2011

In terms of procurement efficiency, the Company in 2011 realized significant cost efficiencies of Rp 1.5 trillion. Cost efficiencies were derived among other things from the the partnership for aircraft engine maintenance services, the procurement of the Boeing B737-800 NG and Airbus A330 aircraft simulators, procurement strategy in Information technology, and fuel procurement. The performance in 2011 indicated that consistency in the implementation of procurement roadmap has delivered significant contributions to the overall performance of the Company. Suppliers' perception on the Company's procurement processes has also improved as indicated by the reduction of the supplier unsatisfaction level in the last three years period, from 8% in 2009 to only 1% in 2011.

Plans for 2012

Procurement strategy for 2012 will continue to adhere to the procurement roadmap in support of the Company's Quantum Leap objectives. Strategies to be implemented include further development of the procurement system through continuing implementation of Supplier Relationship Management (SRM) system, building partnerships with a focus on creating added value for the Company and its suppliers, and building synergy within Garuda Indonesia with a focus on the respective core competencies.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Bandar Udara Internasional Shanghai Pudong, *Check-in Counter*

Shanghai Pudong International Airport, *Check-in Counter*

Di setiap tempat, di setiap saat, keramahan khas Indonesia selalu mewarnai layanan insan Garuda. Perpaduan profesionalisme dan keramahan tulus yang senantiasa meninggalkan kesan yang mendalam.

Di setiap tempat, di setiap saat, keramahan khas Indonesia selalu mewarnai layanan insan Garuda. Perpaduan profesionalisme dan keramahan tulus yang senantiasa meninggalkan kesan yang mendalam.

21
22
23
24

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Tahun 2011 merupakan tahun pertama dimulainya tahap mewujudkan *Good Corporate Citizen* di Garuda Indonesia, setelah tahap *Good Governed* Garuda yang telah dilaksanakan dalam dua tahun sebelumnya.

The year 2011 saw the commencement phase in the effort of realizing Good Corporate Citizen in Garuda Indonesia, subsequent to the phase of the Good Governed Garuda, which was implemented two years previously.

Pendekatan Perusahaan dalam mengembangkan dan menerapkan Tata Kelola Perusahaan adalah dengan melakukan penyelarasan antara program-program Tata Kelola Perusahaan dengan rencana strategis Perusahaan, seperti terlihat pada skema di bawah.

Tahun 2011 merupakan tahun dimulainya tahap *Good Corporate Citizen.* Tujuan dari tahap ini adalah mewujudkan praktik bisnis yang bersih, beretika dan bermartabat di semua lapisan manajemen dan pegawai Perusahaan.

Tahap *Good Corporate Citizen* diawali dengan peluncuran Etika Bisnis dan Etika Kerja Perusahaan, pencanangan Program Pengendalian Gratifikasi dan *Whistleblowing System*. Manajemen secara resmi meresmikan ketiga program tersebut pada tanggal 10 Februari 2011 yang dihadiri oleh Direksi dan Komisaris Perusahaan serta dihadiri pula oleh pimpinan Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) Republik Indonesia.

Upaya mewujudkan Perusahaan yang bersih dan beretika adalah sebuah perjalanan panjang. Pada tahun 2011 sasaran yang hendak dicapai adalah membangun kesadaran (*awareness*) mengenai etika Perusahaan, pengendalian gratifikasi dan *whistleblowing system* ke seluruh pegawai Perusahaan melalui promosi dan sosialisasi secara intensif.

Sepanjang tahun 2011 telah dilakukan sosialisasi melalui media komunikasi internal Perusahaan baik cetak maupun elektronik seperti email, intranet serta buletin dan majalah internal. Sosialisasi melalui tatap muka dan diskusi telah dilakukan di lebih dari 90% kantor cabang Garuda di seluruh Indonesia serta di hampir seluruh Unit Kerja di Kantor Pusat (*head office*).

As the approach to drive the development and implementation of Good Corporate Governance, the Company aligns the GCG programs and corporate strategic plan, as shown in the schematics below.

The year 2011 saw the commencement phase of Good Corporate Citizen. The objective behind the commencement of this phase is to establish clean, ethical, and dignified business practices at all levels of management and employees of the Company.

The Good Corporate Citizen phase commenced with the launching of the Company's Business Ethics and Work Ethic, the declaration of Gratuities Control Program and Whistleblowing System. The Management formally inaugurated the three programs on February 10, 2011, in the event that was attended by the Directors and the Commissioners of the Company, as well as the Head of the Indonesia's Corruption Eradication Commission (KPK).

Like embarking on a long journey, the Company realizes that building a clean and ethical company is a long-term process. The 2011 target is to build awareness on business ethics, gratuities control, and whistle blowing system to all the Company employees through intensive promotion and information dissemination process.

Throughout 2011, the dissemination process has been accomplished through internal communication media, both printed and electronic, such as email, intranet and internal newsletters and magazines. Dissemination through face-to-face meeting and discussion has been conducted in more than 90% of the Company's branch offices throughout Indonesia and in virtually all of Units in the Head Office.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Pedoman Kebijakan Perusahaan (PKP) sebagai salah satu mekanisme sistem *corporate governance* telah digunakan sebagai acuan dalam penetapan kebijakan-kebijakan operasional Perusahaan.

The Guideline for Corporate Policies (PKP), one of the mechanisms of corporate governance system, has been used as a reference in the formulation of the Company's operational policies.

Strategic Plan

GCG Blue Print

Berlandaskan pada Piagam Komisaris dan Direksi yang berisi acuan bagi hubungan kerja Dewan Komisaris dan Direksi, kini Perusahaan menganut prinsip-prinsip Akuntabilitas, Tanggung Jawab dan Independensi yang jelas dalam penerapan GCG di tingkat Direksi, Komisaris dan Komite-komite yang sesuai dengan praktik terbaik prinsip-prinsip GCG terbaik.

Based on the Board Charter that defines the work relation between the Board of Commissioners and the Board of Directors, the Company now adheres to the clear principles of Accountability, Responsibility and Independency in the implementation of GCG at the Commissioner, Director, and Committees levels, in accordance with best practices in GCG implementation.

Laporan GCG dibuat berdasarkan prinsip-prinsip Tata Kelola Perusahaan yang dikeluarkan oleh Komite Nasional Kebijakan Governance (KNKG) pada akhir tahun 2006. Setelah menyelesaikan tahapan "*Good Governed Garuda*" pada tahun 2010, pelaksanaan GCG semakin diperkuat di tahapan "*Good Corporate Citizen*" di tahun 2011 yaitu tahap pertumbuhan berkelanjutan sebagai Perusahaan Publik.

The GCG Report was made based on Corporate Governance principles as issued by the National Committee on Corporate Governance (KNKG) at the end of the year 2006. Following the completion of the stage of 'Good Governed Garuda' in 2010, the GCG implementation was strengthened in the stage of 'Good Corporate Citizen', which was the stage of sustainable growth as a Public Company.

Strategi Objectives, Key Performance Indicators (KPI), Target dan Pencapaian GCG

Strategic Objectives, Key Performance Indicators (KPI), Target and Achievement of GCG

Strategy Objectives	KPI	Target	Pencapaian Tahun 2011 Realization in 2011
Kepatuhan terhadap Peraturan Perusahaan dan Pasar Modal Compliance to Corporate & Capital Market Regulation	IPO Completion Penyelesaian IPO	Selesai Akhir Maret 2011 Completed by the end of March 2011	Selesai 11 Februari 2011 Completed 11 February 2011
	Melaporkan informasi penting terkait dengan kepatuhan terhadap pasar modal kepada otoritas pasar modal dengan tepat waktu Reporting information required related to capital market compliance to capital market authorities in timely manner	85% sesuai *timeline* yang disyaratkan 85% meet the required timeline	90% pelaporan informasi penting terkait pasar modal kepada otoritas pasar modal dilakukan sesuai *timeline* 90% reporting information required related to capital market compliance to capital market authorities meet the required timeline
	Keterbukaan informasi penting kepada publik dalam kerangka kepatuhan pasar modal secara tepat waktu Disclosure to public on information required within the framework of capital market compliance in timely manner	85% sesuai *timeline* yang disyaratkan 85% meet the required timeline	90% keterbukaan informasi penting kepada publik dalam kerangka kepatuhan pasar modal dilakukan sesuai timeline 90% disclosure to public on information required within the framework of capital market compliance meet the required timeline
	Sosialisasi kepatuhan terhadap pasar modal dalam lingkungan Perusahaan Socialization on capital market compliance within the Company	Selesai pada akhir Juli 2011 Completed by end of July 2011	Sosialisasi kepatuhan pasar modal untuk internal Perusahaan dilakukan bulan Januari 2011, untuk internal DS pada bulan Februari 2011, and for Legal Subsidiaries held on July 2011 Socialization on capital market compliance for the Company internal held on January 2011, for internal DS held on February 2011, and for Legal Subsidiaries held on July 2011
	Ikut dalam rapat teknis dengan otoritas terkait dan berkoordinasi dengan Unit terkait Involved in technical meeting with relevant authorities in coordination with the relevant units	Tingkat kehadiran dalam rapat mencapai 70% 70% attending the meetings	Ikut serta dalam 90% rapat teknis dengan otoritas terkait Involved 90% in technical meeting with relevant authorities

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Strategy Objectives	KPI	Target	Pencapaian Tahun 2011 Realization in 2011
Terus Meningkatkan Penerapan GCG Continously Improving of GCG Implementation	Sosialisasi Kode Etik & Pengendalian Gratifikasi (gift) Socialization on Code of Ethic & Gratuities Control (gift)	Mencapai 90% Departement pada akhir Desember 2011 Cover 90 % of Departments by end of December 2011	Kode Etik dilegalisir pada bulan Februari 2011, sosialisasi dimulai Maret 2011 secara elektronik, non elektronik dan melalui pelatihan. Code of Ethic legalized on February 2011, socialization start on March 2011 by electronics, non electronic & training
	Sosialisasi whistleblowing System (WBS) Socialization on whistleblowing System (WBS)	Mencapai 90% Departement pada akhir Desember 2011 Cover 90 % of Departments by end of December 2011	WBS diluncurkan Februari 2011, sosialisasi dimulai Maret 2011 secara elektronik, non elektronik dan melalui pelatihan. WBS launching on February 2011, socialization start on March 2011 by electronics, non electronic & training.
	Kajian Terhadap Kode GCG & Board Manual Review code of GCG & Board Manual	Kajian selesai akhir Desembr 2011 Review completed by end of Dec 2011	Penyelesaian Draft Code GCG Draft Code of GCG Completed
	Sosialisasi etika, gratifikasi & WBS terhadap Mitra Bisnis Socialization on ethics, Gift & WBS to Business Partner	Sosialisasi selesai akhir Desember 2011 Socialization completed by end of Decembr 2011	Sosialisasi dihadiri 47 Pemasok Socialization attended by 47 Supplier
	Pengelolaam Laporan WBS dan Gratifikasi Good Management on WBS and Gift report	Tanggapan pertama atas laporan dalam 3 hari First respond on Report within 3 days	Rata-rata tanggapan pertama atas laporan dalam 3 hari First respond average within 3 days

Penilaian (*Assessment*) GCG

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk memiliki komitmen untuk selalu menerapkan standar tata kelola yang terbaik dengan selalu berusaha untuk menerapkan praktik tata kelola yang baik melalui berbagai usaha perbaikan dan peningkatan, serta tidak hanya merujuk pada minimal standar maupun rekomendasi yang harus dipenuhi. Konsisten dengan komitmen tersebut, Perusahaan menunjuk RSM AAJ Associates untuk melakukan kajian terhadap praktik tata kelola di Perusahaan dengan menggunakan pembanding Pedoman Umum GCG Indonesia dan *Company Corporate Governance (CCG) Scorecard* yang merupakan kerangka acuan pelaksanaan *assessment* dan *reassessment* penerapan GCG di BUMN.

Assessment of GCG

Committed to adopting best practice corporate governance standards, PT Garuda Indonesia (Persero) always seeks to improve and to enhance its GCG practices and to go beyond the minimum requirements or recommendation set by the regulations. As part of the aforementioned commitment, Garuda Indonesia commissioned RSM AAJ Associates to conduct the review on the implementation of GCG in Garuda Indonesia, and to use the Indonesia's General Guidelines on Good Corporate Governance and Company Corporate Governance Scorecard as the comparison. Both documents are frame of reference for the assessment and reassessment of the application of GCG in State Owned Enterprise.

Dari hasil kajian yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa terdapat peningkatan penerapan GCG di Perusahaan dibandingkan hasil *assessment* tahun 2009 yang dilakukan oleh Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP). Peningkatan signifikan ditemukan pada penerapan Keputusan Menteri Negara BUMN RI No.KEP-117/M-MBU/2002 tentang Penerapan Praktik GCG, penilaian yang dilakukan dengan menggunakan indikator dalam *Company Corporate Governance Scorecard* yang merupakan lampiran dari Surat Menteri Negara BUMN RI No.S-168/MBU/2008, juga menunjukkan adanya peningkatan, khususnya pada aspek Hak dan Tanggung Jawab Pemegang Saham/RUPS, Kebijakan *Good Corporate Governance*, Penerapan *Good Governance*, dan Komitmen. Berdasarkan kriteria penilaian yang sudah ditetapkan dalam Surat Menteri Negara BUMN RI No.S168/MBU/2008 tersebut, hasil penilaian menggunakan *Company Corporate Governance (CCG) Scorecard* menunjukkan hasil SANGAT BAIK, dengan total nilai penerapan sebesar 91,87.

Results from the study indicated improvements on the GCG implementation in Garuda Indonesia compared with the results from the 2009 assessment conducted by the Finance and Development Supervisory Agency (BPKP). Significant improvements were found in the implementation of the State-Owned Enterprises Minister's Decision No.KEP-117/M-MBU/2002 on the Implementation of GCG Practices. The result from the Company Corporate Governance Scorecard, which is the attachment of the Letter of the Minister of State-Owned Enterprises No. S-168/MBU/2008, also shows improvement, especially in the aspect of the Rights and Responsibilities of Shareholders/AGMS, Good Corporate Governance Policy, Implementation of Good Governance, and commitment. Using the assessment criteria defined in the Letter of the Minister of State-Owned Enterprises No. S168/MBU/2008, the Company obtained a total score of 91.87 or EXCELLENT on the Company Corporate Governance (CCG) Scorecard.

Hasil Penilaian Berdasarkan GCG *Scorecard*
Assessment Results Based on GCG Scorecard

Aspek Pengujian Assessment Aspect	Pencapaian Result	
	2009	2011
I. Hak dan Tanggung Jawab Pemegang Saham/RUPS Rights and Responsibilities of Shareholders/AGMS	6,99	7,96
II. Kebijakan *Good Corporate Governance* Good Corporate Governance Policy	6,84	7,59
III. Penerapan *Good Corporate Governance* Good Corporate Governance Implementation		
A. Komisaris Commissioner	19,42	24,42
B. Komite Komisaris Committee Under BoC	5,29	5,03
C. Direksi Board of Directors	22,21	25,27
D. Satuan Pengawasan Intern (SPI) Internal Audit Unit	2,66	2,85
E. Sekretaris Perusahaan Corporate Secretary	2,70	2,73
IV. Pengungkapan Informasi Information Disclosure	6,64	5,92
V. Komitmen Commitment	8,05	9,11
Skor Keseluruhan Total Score	80,79	**91,87**
Peringkat Kualitas Penerapan GCG **GCG Implementation Rating**	BAIK GOOD	**SANGAT BAIK** **EXCELLENT**

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Survei Pemeringkatan GCG

Perusahaan mengikuti riset pemeringkatan implementasi GCG yang diselenggarakan oleh *The Indonesian Institute for Corporate Governance* (IICG). Tema riset pemeringkatan tahun 2010 adalah"GCG dalam perspektif Etika". Riset dilakukan dengan metode studi dokumentasi, kuesioner, wawancara dan observasi.

Berdasarkan hasil riset tersebut Perusahaan mendapatkan skor 85,82 dan masuk dalam kategori *Most Trusted Company*. Dalam riset kali ini, Perusahaan berhasil meraih tiga penghargaan yakni *Most Trusted Company Based on Corporate Governance Perception Index* (CGPI) 2010, Indonesia *Trusted Companies Based on Investors and Analysis Assessment Survey* dan sebagai peserta *Corporate Governance Perception Index* (CGPI) 2010 terbaik dalam tahapan observasi.

GCG Rating Survey

The Company participated in the rating survey for the implementation of GCG under the 2010 theme of "GCG in the Ethical Perspective" conducted by the Indonesia Institute for Corporate Governance (IICG). The research was conducted through documentations, questioners, interview, and observation.

The Company obtained a score of 85.82 in this research, and is within the category of the Most Trusted Company. In this research, the Company was awarded with three awards, namely the Most Trusted Company Based on Corporate Governance Perception Index (CGPI) 2010, Indonesia Trusted Companies Based on Investors and Analysis Assessment Survey and was named as the Best Participant of Corporate Governance Perception Index (CGPI) 2010 during the observation stage.

Proses Penilaian Kinerja Direksi dan Dewan Komisaris

1. Prosedur penetapan remunerasi
   Pada setiap akhir tahun dan awal tahun buku, Direksi membuat dan menyampaikan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) yang dilengkapi dengan Ukuran Kinerja Utama (*Key Performance Indicators*/KPI) dan target yang harus dicapai. RKAP, KPI dan target setelah dikaji oleh Dewan Komisaris dan dilakukan penyempurnaan sesuai arahan Dewan Komisaris disahkan dan ditandatangani bersama oleh Direksi dan Dewan Komisaris Perusahaan.

   Direksi membuat dan menyampaikan *progress* pencapaian KPI dan target serta analisisnya kepada Dewan Komisaris setiap triwulan. Aliran informasi dua arah antara Direksi dan Dewan Komisaris membahas kinerja perusahaan dilaksanakan minimum setiap triwulan. Pada setiap akhir periode tutup buku tahun berjalan, Direksi membuat dan melaporkan pencapaian KPI dan target akhir kepada Dewan Komisaris.

Performance Assessment Process of the Board of Directors and Commissioners

1. Remuneration Determination Procedures
   At the end of each year and the beginning of the fiscal year, the Board of Directors prepared and submitted Activity Plan and Budget (RKAP) and equipped with Key Performance Size (KPI) and targets to be achieved. RKAP, KPI and target after being reviewed and adjusted by the Company Board of Commissioners, then approved and signed jointly by the Board of Directors.

   The Board of Directors prepares and submits progress and achievement report of KPI and targets, along with the analysis, to the Board of Commissioner on a quarterly basis. A two-way information flow between the Board of Directors and the Board of Commissioners discussing the performance of the Company held at least once every quarter. At the end of each closing period of the current fiscal year, the Board of Directors prepares and reports the latest progress and achievement of KPI to the Board of Commissioner.

Dewan Komisaris melakukan penilaian atas kinerja manajemen berdasarkan pencapaian KPI dan target serta berdasarkan indikator yang digunakan oleh Dewan Komisaris. Hasil penilaian Dewan Komisaris atas kinerja manajemen selanjutnya digunakan sebagai dasar untuk membuat usulan pemberian remunerasi dan tantiem bagi Direksi dan Dewan Komisaris kepada Kantor Kementerian Negara BUMN, selaku Pemegang Saham Seri A Dwiwarna

2. Indikator kerja untuk mengukur *perfomance* Direksi yang dikaitkan dengan remunerasi
   Dalam melakukan penilaian kinerja manajemen, Dewan Komisaris tidak hanya menggunakan KPI dan target yang disepakati bersama oleh Direksi dan Dewan Komisaris, tetapi juga menggunakan indikator kinerja yang ditetapkan oleh Dewan Komisaris. Indikator kinerja dimaksud adalah sebagai berikut:
   a. *Value creation*, indikatornya adalah nilai Perusahaan pada akhir tahun buku.
   b. *Profitability*, indikatornya adalah peningkatan *revenue, operating profit* dan *net profit.*
   c. *External Benchmark*, indikatornya perbandingan pertumbuhan penumpang Garuda dengan pertumbuhan pasar.
   d. *Support to Government*, indikatornya jumlah wisatawan; Master Plan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) dengan membuka Hub Makasar dan 13 Rute Baru di Indonesia Timur.
   e. *Complexity*, indikatornya *Fuel price fluctuation, hyper competition, on time performance* dan tidak menggunakan *support* dari *Government*.

Kontrak Manajemen

Komitmen Direksi dalam mencapai *Key Performance Indicator* (KPI) tahun 2011 dituangkan dalam Kontrak Manajemen yang ditandatangani oleh Dewan Komisaris dan Direksi.

The Board of Commissioners makes assessment on the Management's performance based on the achievement of KPIs and targets and indicators used by the Board of Commissioners. The result of the assessment serves as the ground for preparing the recommendation for the remuneration and tantiem of the Directors and the Board of Commissioners to be submitted to the Minister of State-Owned Enterprises, as the Series A Dwiwarna Shareholders.

2. Indicators to measure the performance of the Board of Directors related to the remuneration
   In assessing the Management's performance, beside the KPIs and the targets set together by both boards, the Board of Commissioners also use performance indicators set by the Board of Commissioners as follows:
   a. Value creation, as indicator is the value of Corporate at the end of the fiscal year.
   b. Profitability, as indicator is the increase in revenue, operating profit and net profit.
   c. External Benchmarks, as indicator is the ratio of Garuda passenger growth with the market growth.
   d. Support to Government, as indicator is the number of tourists; Master Plan Program for the Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development (MP3EI) by opening the Makassar Hub and 13 New Route s13 in eastern Indonesia.
   e. Complexity, as indicator is the fuel price fluctuation, hyper competition, on time performance, and do not use the support of the Government.

Management Contract

The commitment of the Board of Directors towards the achievement of 2011 Key Performance Indicators (KPI) was formalized in a Management Contract signed by the Board of Commissioners, and the Board of Directors.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Realisasi Kontrak Manajemen

Kontrak Manajemen tahun 2011 antara Dewan Komisaris dan Direksi Perusahaan ditandatangani pada tanggal 15 November 2010. Target yang ditetapkan adalah 100, yang meliputi Aspek Operasional 50, Aspek Keuangan 30 dan Aspek Efek Dinamis 20.

Skor yang diperoleh pada tahun 2011 adalah 103,0 atau di atas target 100. Rincian skor ini terdiri atas Aspek Operasional 51,3 dan Aspek Keuangan 25,8 serta Aspek Efek Dinamis 25,8.

Realization of Contract Management

The 2010 Management Contract between the Board of Commissioners and the Board of Directors was signed on November 15, 2010. The target set was 100, which included Operational Aspect of 50, Financial Aspect of 30 and Dynamic Impact Aspect of 20.

The score achieved in 2011 was 103.0 or above the target of 100, with the breakdown as follows: Operational Aspect of 51.3, Financial Aspect of 25.8 and Dynamic Impact Aspect of 25.8.

Kontrak Manajemen dan Realisasi Tahun 2011
Management Contract and Realization in 2011

No.	Aspek & Indikator Aspect & Indicator	Satuan Unit	Target Target	Realisasi Realization	Skor Score	Bobot Weight	Nilai Realisasi Realization Score
A.	Aspek Operasional Operational Aspect						
1	Seat Load Factor	%	76,3	75,2	97,1	10,0	9,7
2	Cargo Load Factor	%	37,5	31,9	70,1	3,0	2,1
3	On Time Performance	%	85,0	85,7	102,0	3,0	3,1
4	Market Share International	%	17,7	22,2	160,9	2,0	3,2
5	Market Share Domestic	%	26,4	28,3	118,0	2,0	2,4
6	Number of FFP Membership	Member	555.000	568.629	106,1	2,0	2,1
7	Reliability Index	Index	97	99,2	105,6	4,0	4,2
8	Fleet Utilization	Hours/day	10:27	10:40	105,2	10,0	10,5
9	Customer Satisfaction Index	Min index factor per attribute 75	80	84,8	114,9	2,0	2,3
10	IOSA Certification	% certified	100	100	100,0	2,0	2,0
11	SKYTRAX Rating	Index (Star)	4	4	100,0	3,0	3,0
12	Number of New Aircraft	B737-800 (unit) A330-200 (unit)	9 2	9 2	100,0 100,0	3,0	3,0
13	Number of Pilot	Person	884	942	116,4	2,0	2,3
14	Number of Cabin Crew	Person	2.653	2.274	71,4	2,0	1,4
	Total					**50,0**	**51,3**
B.	Aspek Finansial Financial Aspect						
1	Net Profit	IDR (Billion)	800,9	808,7	102,4	7,0	7,2
2	EBITDA	IDR (Billion)	2.087,3	1.835,4	75,9	7,0	5,3
3	Margin per ASK	USc	0,30	0,39	170,0	5,0	8,5
4	IPO	Due date	Feb 2011	Feb 2011	100,0	3,0	3,0
5	Subsidiaries Operating Profit in RKAP 2010	IDR (Billion)	257,7	208,0	61,4	3,0	1,8
6	International Route Performance	RR	positif positive	negatif negative	-	2,0	-
7	Europe Flight Performance Level	CM3	positif positive	negatif negative	-	3,0	-

No.	Aspek & Indikator Aspect & Indicator	Satuan Unit	Target Target	Realisasi Realization	Skor Score	Bobot Weight	Nilai Realisasi Realization Score
	Total					**30,0**	**25,8**
C.	Aspek Efek Dinamis Dynamic Impact Aspect						
1	Average Training hours/ Employee	Hour/Employee	50	93,0	200,0	3,0	6,0
2	Percentage of Employee Satisfaction	%	70	89	164,3	4,0	6,6
3	ASK/Employee	Million	4,97	5,22	112,6	5,0	5,6
4	Information Capital Readiness Index	Index	75	76,3	104,3	3,0	3,1
5	Global Alliance	%	70	66,6	90,3	5,0	4,5
	Total					**20,0**	**25,8**
	Total Bobot Total Weight					**100,0**	**103,0**

A. Realisasi Pokok-Pokok Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan Tahun 2011
Realization of the Highlights of Corporate Activity Plan and Budget in 2011

Pesawat Aircraft	Armada Fleet	Utilisasi Utilization
Wide Body		
• B747-400	3	09:57
• A330-300	6	12:54
• A330-200	7	15:41
Total Wide Body	**16**	**13:25**
Narrow Body		
• B737-800 NG	51	10:17
• B737-500	5	06:59
• B737-400	1	08:32
• B737-300	5	09:28
Total Narrow Body	**62**	**09:55**
Sub Total Fleet	**78**	**10:40**
• B737-300 CT	5	08:11
• B737-400 CT	1	08:14
• A320 CT	3	11:13
Total Fleet	**87**	

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

B. Kinerja Keuangan dan Operasi*
Financial and Operational Performance *

Uraian Description	Satuan Unit	2011
Profit Margin	%	2,98
Operating Margin	%	3,72
Passenger Pax Yield/RPK	USc	9.84
Cost/ASK	USc	7.91
Available Seat Kilometers (ASK)		
• Domestik Domestic	Mio	13.341
• Internasional International	Mio	17.355
Revenue Passenger Kilometers (RPK)		
• Domestik Domestic	Mio	10.615
• Internasional International	Mio	12.466
Passenger Pax Carried		
• Domestik Domestic	Mio	12,22
• Internasional International	Mio	3,23
Seat Load Factor (SLF)		
• Domestik Domestic	%	79,57
• Internasional International	%	71,83

* kinerja operasi penerbangan *mainbrand*
Mainbrand flight operation performance

C. Laporan Posisi Keuangan Konsolidasian (Rp juta)
Consolidated Balance (Rp million)

Uraian Description	31 December 2011
Aset Assets	
• Aset Lancar Current Assets	6.784.092
• ASet Tidak Lancar Non Current Assets	11.225.875
Total Aktiva Total Assets	**18.009.967**
Liabilitas dan Ekuitas Liabilities and Equities	
• Liabilitas Jangka Pendek Current Liabilities	5.866.978
• Liabilitas Jangka Panjang Non Current Liabilities	4.595.856
• Ekuitas Equities	7.547.133
Total Liabilitas dan Ekuitas Total Liabilities and Equities	**18.009.967**

D. Laporan Laba Rugi Komprehensif Konsolidasian (Rp juta)
Consolidated Income Statement (Rp million)

Uraian Description	2011
Pendapatan Usaha Operating Revenue	27.164.570
Beban Usaha Operating Expenses	26.152.842
Laba (Rugi) Usaha Operating Profit (Loss)	1.011.727
Penghasilan (Beban) Lain-lain Non Operating Income (Loss)	(9.070)
Laba Sebelum Pajak Income Before Tax	1.002.657
Penghasilan (Beban) Pajak Tax Benefit (Expenses)	(193.992)
Laba Bersih Tahun Berjalan Net Income of Current Year	808.665
Pendapatan Komprehensif Lain Other Comprehensive Incomes	50.130
Jumlah Pendapatan Komprehensif Total Comprehensive Incomes	**858.795**

E. Investasi Konsolidasian (Rp juta)
Consolidated Investment (Rp million)

Uraian Description	2010	2011
Flight Equipment	697.972	697.777
Ground Property & Equipment	85.579	107.265
Furniture, Fixtures and Office Equipment	44.014	37.222
Information Technology	45.123	47.587
Building & Land	88.775	46.822
Total Investasi Total Investment	**961.464**	**936.673**

Struktur Tata Kelola Perusahaan

Sesuai dengan Anggaran Dasar Perusahaan, Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) adalah organ Perusahaan yang memfasilitasi Pemegang Saham dalam membuat keputusan-keputusan penting atas investasi mereka pada Perusahaan. Keputusan yang diambil RUPS harus diambil berdasarkan kepentingan jangka panjang Perusahaan.

Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS)

Selama tahun 2011, Perusahaan telah melaksanakan RUPS Tahunan pada tanggal 29 April 2011 yang merupakan RUPS pertama setelah menjadi perusahaan publik (Terbuka) telah menghasilkan keputusan-keputusan sebagai berikut:

1. Menyetujui dan mengesahkan Laporan Tahunan Perusahaan Tahun Buku 2010, termasuk Laporan Tugas Pengawasan Dewan Komisaris untuk Tahun Buku 2010, serta Laporan Keuangan Perusahaan dan Entitas Anak untuk tahun buku yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (Deloitte).

GCG Structure

Pursuant to the Articles of Association, Annual General Meeting of Shareholders (AGMS) is the organ of the Company serving to facilitate the shareholders in making major decisions regarding their investment in the Company. Resolutions taken in AGMS shall be made on the basis of the long-term interest of the Company.

Annual General Meeting of Shareholders (AGMS)

In 2010, the Company held the Annual General Meeting of Shareholders on April 29, 2011, the first AGMS as a public company, with the following resolutions:

1. Accepting and validating the 2010 Annual Report, including Board of Commissioners Supervisory Report for the fiscal year of 2010, and financial statement of the Company and subsidiaries for the fiscal year ended December 31, 2010, audited by Public Accountant Firm Osman Bing Satrio & Rekan (Deloitte).

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

2. Memberikan pelunasan dan pembebasan sepenuhnya (*acquit et de charge*) kepada setiap anggota Direksi dan Dewan Komisaris atas tindakan pengurusan dan pengawasan yang telah dijalankan selama tahun buku yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 sejauh tindakan tersebut tercermin dalam Laporan Keuangan Perusahaan dan Entitas Anak untuk tahun buku 2010.
3. Menyetujui dan mengesahkan Laporan Tahunan dan Laporan Keuangan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan untuk Tahun Buku 2010 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (Deloitte).
4. Memberikan pelunasan dan pembebasan sepenuhnya (*acquit et de charge*) kepada setiap anggota Direksi dan Dewan Komisaris atas tindakan pengurusan dan pengawasan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan ("PKBL") yang telah dijalankan selama tahun buku yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 sejauh tindakan tersebut tercermin dalam Laporan Pelaksanaan PKBL Tahun 2010.
5. Laba Bersih Tahun Buku 2010 sebesar Rp 515.521.855.691 diusulkan untuk ditetapkan penggunaannya untuk mengurangi Saldo Rugi tahun-tahun buku sebelumnya.
6. Dana Program Kemitraan dan Bina Lingkungan untuk tahun 2011 ditetapkan maksimal sebesar 3% dari laba bersih Tahun Buku 2010 atau Rp 15.436.395.402 telah dibebankan pada Tahun Buku 2010, dan pembagiannya diserahkan kepada Pemegang Saham Seri A Dwiwarna mengacu pada Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER05/MBU/2007 tentang Program Kemitraan BUMN dengan Usaha Kecil dan Program Bina Lingkungan.
7. Memberikan kewenangan dan kuasa kepada Dewan Komisaris dengan terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Pemegang Saham Seri A Dwiwarna untuk menetapkan besarnya tantiem yang diberikan kepada anggota Direksi dan Dewan Komisaris untuk Tahun Buku 2010 serta menetapkan besarnya gaji anggota Direksi dan honorarium Dewan Komisaris serta tunjangan dan fasilitas bagi Direksi dan Dewan Komisaris untuk Tahun 2011.

2. To acquit and discharge the Board of Directors and Board of Commissioners of all responsibilities in the management and supervision activities conducted in fiscal year ended December 31, 2010 provided such activities are disclosed in the Annual Report, Financial Statement of the Company and subsidiaries for the fiscal year 2010.
3. Accepting and validating the 2010 Annual Report and Financial Statement of the Partnership and Community Development Program (PKBL) audited by Public Accountant Firm Osman Bing Satrio & Rekan (Deloitte).
4. To acquit and discharge the Board of Directors and Board of Commissioners of all responsibilities in the management and supervision activities on the Partnership and Community Development Program (PKBL) Program conducted in fiscal year ended December 31, 2010 provided such activities are disclosed in the PKBL report for the fiscal year 2010.
5. The Company's net income of fiscal year 2010 amounting to Rp 515,521,855,691 was proposed to be utilized as compensation to the fiscal loss balance from the previous fiscal years.
6. The PKBL funds for 2011 is decided not higher than 3% of the net income of the fiscal year 21010, amounted to Rp 15,436,395,402 has been charged to fiscal year 2010 and the distribution of which is delegated to the Series A Dwiwarna Shareholders as stipulated in the Minister of State Owned Enterprises Regulation No. PER05/MBU/2007 concerning the Partnership Program between State Owned Enterprises and Small Medium Enterprises and the Community Development Program.
7. Granting the authority and power of attorney to the Board of Commissioners upon Series A Dwiwarna Shareholders' approval to determine the amount of tantiem for the Board of Directors and the Board of Commissioners for the fiscal year of 2010, and to determine the salary of the Board of Directors and the honorarium for the Board of Commissioners, as well as the allowance and facilities for the Board of Directors and the Board of Commissioners in 2011.

8. Memberikan wewenang dan kuasa kepada Dewan Komisaris untuk melakukan pemilihan atau seleksi serta menetapkan kantor akuntan publik untuk melakukan pemeriksaan Laporan Keuangan Perusahaan dan Laporan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan untuk tahun buku yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 dan menetapkan besaran jasa audit untuk Kantor Akuntan Publik yang ditunjuk.
9. Memberikan wewenang dan kuasa kepada Dewan Komisaris untuk menunjuk Kantor Akuntan Publik pengganti bilamana karena sebab apapun juga berdasarkan ketentuan Pasar Modal di Indonesia Kantor Akuntan Publik yang ditunjuk tidak dapat melakukan tugasnya.
10. Menyetujui Pelimpahan Kewenangan RUPS kepada Dewan Komisaris untuk menyetujui melaksanakan peningkatan modal ditempatkan dan disetor Perusahaan dalam rangka pelaksanaan program *Management and Employee Stock Option Plan* (MESOP) yang telah disetujui Rapat Umum Pemegang Saham pada tanggal 15 November 2010 dan Keputusan Edaran Para Pemegang Saham Sebagai Pengganti Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa Perusahaan tanggal 26 Januari 2011, untuk jangka waktu 1 (satu) tahun terhitung sejak tanggal 29 April 2011.
11. Menyetujui Perusahaan untuk menerapkan Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia Per-05/MBU/2008 tanggal 3 September 2008 tentang Pedoman Umum Pelaksanaan Pengadaaan Barang dan Jasa Badan Usaha Milik Negara.
12. Menyetujui untuk memperpanjang masa jabatan Direksi dan pengangkatan Komisaris Independen sebagai berikut:
    a. Anggota Direksi yang diperpanjang masa jabatannya sampai RUPS Tahunan atau RUPS Luar Biasa berikutnya:
       1. Emirsyah Satar selaku Direktur Utama
       2. Agus Priyanto selaku Direktur Niaga
    b. Menetapkan pengangkatan Sdr. Adi Rahman Adiwoso sebagai Komisaris Independen Perusahaan dengan masa jabatan sampai penutupan Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan ke 5 sejak pengangkatannya

8. Granting the authority and power of attorney to the Board of Commissioners to select and to appoint Public Accountant Firm to audit the Company's financial statement and PKBL Report for the fiscal year ended December 31, 2011 and to determine the amount of audit fee for the appointed Public Accountant Firm.
9. Granting the authority and power of attorney to the Board of Commissioners to appoint the public accountant replacement for any reason under the provisions of capital market, accountant firms appointed can not carry out their duties.
10. To approve the delegation of AGM's authority to the Board of Commissioner in approving the implementation of the addition of placed and fully paid-up capital for Management and Employee Stock Option Plan (MESOP) which has obtained approval from the AGM on November 15, 2010 and is stipulated in the shareholders circular of as Substitute to the Extra Ordinary General Meeting of Shareholders, dated January, 26, 2011, for a period of 1 (one) year, effective since April 29, 2011.
11. Approving the Company to adopt the Minister of State-Owned Companies Regulation Per-05/MBU/2008 dated 3 September 2008 concerning the General Guidelines on the Procurement of Goods and Services for State Owned Companies.
12. Approving to extend the terms of office of the Board of Directors and the appointment of Independent Commissioner, as follow:
    a. Member of the Board of Directors with extended tenure until AGMS or EGMS is as follow:
       1. Emirsyah Satar as the President Director
       2. Agus Priyanto as EVP Commercial.
    b. Appointed Adi Rahman Adiwoso as Independent Commissioner, with tenure until the closing of the next 5th GMS after the appointment.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

c. Penetapan atas komposisi Dewan Komisaris dan Direksi diserahkan kepada Pemegang Saham Seri A Dwiwarna.

13. Laporan dan rencana penggunaan dana hasil Penawaran Umum Saham Perdana adalah:
    a. Pengembangan armada baru.
       Jumlah alokasi : 80% atau sebesar Rp 2.549.644.382.782,40
       Telah digunakan : Rp 142.857.638.439,06
       Belum digunakan : Rp 2.406.786.744.343,34
    b. Belanja Modal Perusahaan maupun Entitas Anak.
       Jumlah alokasi : 20% atau sebesar Rp 637.411.095.695,60
       Telah digunakan : Rp 121.929.116.017,08
       Belum digunakan : Rp 515.481.979.678,52
    c. Sisa Dana Hasil Penawaran Umum yang belum digunakan : Rp 2.922.268.724.021,86

c. The approval on the new composition of BoC and BoD is submitted to Series A Dwiwarna Shareholders.

13. Report and plan for the utilization of the Proceeds from the Public Offering is as follows:
    a. New fleet expansion.
       Total allocation : 80% or amounted to Rp 2,549,644,382,782.40
       Utilized : Rp 142,857,638,439.06
       Not Utilized : Rp 2,406,786,744,343.34
    b. Capital Expenditure of the Company and subsidiaries.
       Total Allocation : 20% or amounted to Rp 637,411.095,695.60
       Utilized : Rp 121,929,116,017.08
       Not Utilized : Rp 515.481.979.678,52
    c. Remaining proceeds from the Public Offering that has not been utilized: Rp 2,922,268,724,021.86

Perubahan Anggaran Dasar

Sesuai Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa (RUPSLB) tanggal 15 November 2010, yang dalam salah satu keputusannya Dewan Komisaris telah diberi kuasa oleh Rapat untuk menyatakan realisasi jumlah saham yang dikeluarkan dalam Penawaran Umum Saham Perdana.

Sehubungan dengan hal tersebut, Dewan Komisaris Perusahaan sesuai ketentuan Pasal 16 ayat 27 Anggaran Dasar Perusahaan telah mengambil keputusan tanpa mengadakan Rapat Dewan Komisaris Perusahaan, sebagaimana ternyata dari Keputusan Dewan Komisaris di Luar Rapat Dewan Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk tanggal 5 September 2011 sebagai berikut:

1. Menyatakan bahwa proses Penawaran Umum Perdana Saham telah selesai dilaksanakan dan selanjutnya telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia pada tanggal 11 Februari 2011 dan berdasarkan laporan dari Biro Administrasi Efek PT Datindo Entrycom per tanggal 28 Februari 2011 maka struktur permodalan dan susunan pemegang saham Perusahaan setelah selesainya Penawaran Umum Perdana Saham adalah sebagai berikut:

The Amendment of the Articles of Association

As stipulated in its resolutions, the Extraordinary General Meeting of Shareholders (EGMS) in November 15, 2010 has granted the Board of Commissioners the power to denote the total number of shares issued during the Initial Public Offering.

With regard to the matter above, the Board of Commissioners has made decision without commissioners meeting, in accordance with the Article 16 Paragraph 27 of the Articles of the Association, as stated in the Decision of Board of Commissioners of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Outside the Commissioners Meeting, dated September 5, 2011:

1. Stated that the Initial Public Offering process is completed and that the Company listed its share in Indonesian Stock Exchange in February 11, 2011, and based on the Share Registrar Report of PT Datindo Entrycom per February 28, 2011 the capital structure and shareholders of the Company after the IPO is as follow:

- Modal Dasar terdiri dari 30.000.000.000 (tiga puluh miliar) saham atau dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp 15.000.000.000.000,00 (lima belas triliun Rupiah).
- Modal Ditempatkan dan Disetor terdiri dari 22.640.996.000 (dua puluh dua miliar enam ratus empat puluh juta sembilan ratus sembilan puluh enam ribu) saham atau dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp 11.320.498.000.000,00 (sebelas triliun tiga ratus dua puluh miliar empat ratus sembilan puluh delapan juta Rupiah).

Berdasarkan keputusan-keputusan tersebut di atas, maka Pasal 4 ayat 2 dan ayat 3 Anggaran Dasar Perusahaan diubah, sehingga untuk selanjutnya Pasal 4 ayat 2 dan ayat 3 Anggaran Dasar Perusahaan menjadi berbunyi sebagai berikut:

2. Dari modal dasar tersebut telah ditempatkan dan disetor sebanyak 75,47% (tujuh puluh lima koma empat puluh tujuh persen) atau sejumlah 22.640.996.000 (dua puluh dua miliar enam ratus empat puluh juta sembilan-ratus sembilan puluh enam ribu) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp 11.320.498.000.000,00 (sebelas triliun tiga ratus dua puluh miliar empat ratus sembilan puluh delapan juta Rupiah), yang terdiri dari:
   a. 1 (satu) Saham Seri A Dwiwarna, dengan nilai nominal Rp 500,00 (lima ratus Rupiah), dengan jumlah nilai nominal seluruhnya sebesar Rp 500,00 (lima ratus-Rupiah); dan
   b. 22.640.995.999 (dua puluh dua miliar enam ratus empat puluh juta sembilan ratus sembilan puluh lima ribu sembilan ratus sembilan puluh sembilan) Saham Seri B, dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp 11.320.497.999.500,00 (sebelas triliun tiga ratus dua puluh miliar empat ratus sembilan puluh tujuh juta sembilan ratus-sembilan puluh sembilan ribu lima ratus-Rupiah) yang telah disetor oleh para pemegang saham, yang seluruhnya telah mengambil bagian saham dengan rincian serta jumlah nominal saham, disebutkan sebelum akhir akta.

- Authorized capital comprises 30,000,000,000 (thirty billion) shares or Rp 15,000,000,000,000.00 (fifteen billion Rupiah) in nominal.
- Issued and paid-up capital comprises 22,640,996,000 (twenty-two billion six hundred and forty million nine hundred ninety six thousand) shares or Rp 11,320,498,000,000.00 (eleven billion three hundred and twenty billion four hundred and ninety-eight million Rupiah) in nominal.

Based on the above decisions, the Article 4, Paragraph 2 and Paragraph 3 of the Articles of Association has been amended to become as follow:

2. Of such authorized capital 75.47% (seventy five point four seven percent) or 22,640,996,000 (twenty-two billion six hundred and forty million, nine hundred ninety six thousand) shares with a nominal value total of Rp 11,320,498,000,000.00 (eleven billion, three hundred twenty billion four hundred and ninety-eight million rupiah) is subscribed and paid, which consists of:
   a. 1 (one) Series A Dwiwarna Shares, with a nominal of Rp 500,00 (five hundred Rupiah), and a total nominal of Rp 500,00 (five hundred Rupiah); and
   b. 22,640,995,999 (twenty two billion six hundred and forty million nine hundred ninety five and nine hundred ninety nine) Series B share, with a total nominal of Rp 11,320,497,999,500.00 (eleven billion three hundred and twenty billion four hundred ninety-seven million nine hundred ninety-nine thousand five hundred Rupiah) is paid up by shareholders, all of whom have claimed their share of stock with detail and total nominal of the shares mention before the end of the Deeds.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

3. 100% (seratus persen) dari nilai nominal setiap saham yang telah ditempatkan tersebut di atas atau seluruhnya berjumlah Rp 11.320.498.000.000,00 (sebelas triliun tiga ratus dua puluh miliar empat ratus sembilan puluh delapan juta Rupiah) telah disetor penuh oleh masing-masing pemegang saham dengan penyetoran sebagai berikut :
   a. Rp 9.120.498.000.000,00 (sembilan triliun seratus dua puluh miliar empat ratus sembilan puluh delapan juta Rupiah) merupakan setoran saham lama Perusahaan;
   b. Rp 2.200.000.000.000,00 (dua triliun dua ratus miliar Rupiah) dengan uang tunai.

Untuk selanjutnya keputusan tersebut telah dinyatakan dalam Akta Nomor 22 tanggal 27 September 2011 tentang Pernyataan Keputusan Rapat Perubahan Anggaran Dasar Perusahaan Perseroan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia Tbk. atau disingkat PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. yang dibuat oleh Notaris Andalia Farida SH, MH, Notaris di Jakarta.

Dewan Komisaris dan Direksi

Dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya serta dalam rangka memenuhi kepentingan *stakeholder* yang relevan (pemegang saham, karyawan, pelanggan, masyarakat, regulator dan pemasok), maka Dewan Komisaris dan Direksi akan selalu bertindak dan bersikap sesuai dengan prinsip-prinsip GCG yaitu: transparan, akuntabel, bertanggung jawab, independen, dan wajar, serta sesuai standar etika yang berlaku di dalam Perusahaan. Selain itu, Komisaris dan Direksi juga akan mematuhi segala peraturan perundang-undangan, Anggaran Dasar Perusahaan dan peraturan Perusahaan serta menjunjung tinggi kepedulian terhadap lingkungan.

Dewan Komisaris dan Direksi akan menegakkan dan memberikan teladan atas pelaksanaan prinsip, etika, nilai dan peraturan tersebut kepada seluruh pihak di dalam Perusahaan dan kepada pihak di luar Perusahaan dan dalam melaksanakan tugasnya menempatkan kepentingan yang terbaik untuk Perusahaan.

3. 100% (one hundred percent) of the nominal value of each share that has been subscribed, as mentioned above, or all, amounted to Rp 11,320,498,000,000.00 (eleven billion three hundred twenty billion four hundred ninety eight million Rupiah) have been fully paid up by each shareholder with details as follows:
   a. Rp 9,120,498,000,000.00 (nine trillion one hundred twenty billion four hundred ninety eight million Rupiah) contributed from the Company's existing shares;
   b. Rp 2,200,000,000,000.00 (two trillion two hundred billion Rupiah) contributed in cash.

And later, the decision has been stated on Deeds No. 22 dated 27 September 2011 concerning Statement of Results of Meeting on the Amendment of the Articles of Association of Perseroan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia Tbk. or abbreviated as PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. made by the Notary Andalia Farida SH, MH, Notary in Jakarta.

Board of Commissioners and Board of Directors

In discharging duties and authorities and in order to fulfill the interest of relevant stakeholders (shareholders, employees, customers, communities, regulators and vendors), Board of Commissioners and Board of Directors will always act and behave in conform with the principles of Good Corporate Governance, namely: transparency, accountability, responsible, independent, and fair, and in accordance with the ethical standards prevailing in the Company. In addition, the Commissioner and the Directors will also comply with all laws, Articles of Association and Company's regulations and to uphold environmental stewardship.

The Board of Commissioners and Board of Directors act as role model in upholding and implementing the principles, codes of conduct, values and rules of the Company, both to internal and external parties, and to carry out their duties in the best interest of the Company.

Di samping itu Dewan Komisaris dan Direksi memiliki tanggung jawab untuk memelihara kesinambungan usaha Perusahaan dalam jangka panjang. Oleh karena itu, Dewan Komisaris dan Direksi harus memiliki kesamaan persepsi terhadap visi, misi dan nilai-nilai (*values*) Perusahaan. Hal ini sesuai dengan pedoman GCG yang dikeluarkan oleh *Komite Nasional Kebijakan Governance* (KNKG) pada tahun 2006.

Tanggung jawab bersama Dewan Komisaris dan Direksi dalam menjaga kelangsungan usaha Perusahaan dalam jangka panjang tercermin pada terlaksananya pengendalian internal dan manajemen risiko dengan baik, tercapainya imbal hasil (*return*) yang optimal bagi pemegang saham, terlindunginya kepentingan pemangku kepentingan (*stakeholder*) secara wajar dan terlaksananya suksesi kepemimpinan yang wajar demi kesinambungan manajemen di semua lini organisasi.

Sesuai dengan visi, misi dan nilai-nilai Perusahaan, Komisaris dan Direksi perlu bersama-sama menyepakati hal-hal seperti rencana jangka panjang, strategi, maupun rencana kerja dan anggaran tahunan. Selain itu, Dewan Komisaris dan Direksi harus menyepakati kebijakan dalam memastikan dipenuhinya peraturan perundang-undangan, Anggaran Dasar Perusahaan serta dalam menghindari segala bentuk benturan kepentingan (*conflict of interest*). Kedua organ Perusahaan tersebut juga harus menyepakati kebijakan dan metode penilaian Perusahaan, unit dalam Perusahaan dan personalianya.

Hubungan Kerja Dewan Komisaris dan Direksi

Tugas dan wewenang Dewan Komisaris dan Direksi yang berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan didokumentasikan secara rinci dalam Piagam Dewan Komisaris dan Direksi yang ditandatangani oleh Dewan Komisaris dan Direksi. Piagam tersebut dilampirkan sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari Pedoman Kebijakan Perusahaan.

In addition, Board of Commissioners and Board of Directors are responsible for sustainable business operations of the Company in the long term. This requires a common perception among Commissioners and Directors with regards to the Company's vision, missions and core values. This is also in accordance with the Guidelines on GCG as issued by the National Committee on Governance Policies (KNKG) in 2006.

The Board of Commissioners and Board of Directors jointly responsible for ensuring the Company's long-term business continuity, as reflected in the implementation of internal control and risk management, in creating optimum returns for shareholders, in the protection of the stakeholders interests, and the fair succession of leadership in the interest of management continuity at all levels within the organization.

In line with the Company's vision, missions and core values, Board of Commissioners and Board of Directors shall be in agreement over various issues such as long-term plan, strategies, and annual work plan and budget. The Board of Commissioners and Board of Directors shall also agree on company policies in order to ensure compliance to laws and regulations as well as the Articles of Association, and to avoid any forms of conflict of interest. Both organs should also agree on policies and methods in assessing the Company, the units, and employees.

Work Relationship Between the Board of Commissioners and Board of Directors

The duties and authority of the Board of Commissioners and Board of Directors as stipulated in the Articles of Association, and are described in detail in the respective Board Charter signed by the Commissioners and Directors. The Board Charter represents an integral part of the Corporate Policy Manual.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Dalam menjalankan fungsinya, Komisaris berhak dan perlu mendapatkan informasi dari jajaran Karyawan, Pimpinan Perusahaan, baik dalam bentuk laporan maupun konsultasi. Dewan Komisaris dan Direksi perlu menyepakati informasi yang perlu dimasukkan dalam laporan sehingga dapat meningkatkan kualitas hubungan kerja di antara keduanya. Apabila dipandang perlu, Dewan Komisaris dapat menggunakan bantuan pihak independen yang dianggap kompeten atas biaya Perusahaan.

Arahan strategis dari Dewan Komisaris bersifat final. Direksi wajib melaporkan kepada Komisaris semua aktivitas yang berkaitan dengan pelaksanaan arahan-arahan strategis tersebut. Apabila Direksi memutuskan untuk melakukan aktivitas yang tidak selaras dengan arahan strategis Komisaris, maka keputusan dan alasan untuk tidak melaksanakan arahan strategis Komisaris (baik sebagian maupun seluruhnya) didokumentasikan dan dikomunikasikan kepada Komisaris sebelum keputusan tersebut dilaksanakan. Hasil pelaksanaan aktivitas tersebut juga harus dilaporkan secara tepat waktu.

Tugas dan wewenang Dewan Komisaris, Direksi selanjutnya dijabarkan untuk mencakup semua jabatan lainnya dalam Perusahaan, sehingga secara keseluruhan menciptakan wahana organisasional yang bertanggung jawab, *auditable* dan transparan. Pembagian kerja di antara anggota Dewan Komisaris diatur sendiri oleh Dewan Komisaris, dan untuk kelancaran tugasnya Dewan Komisaris dapat dibantu oleh Sekretaris Dewan Komisaris yang diangkat oleh Dewan Komisaris dengan beban Perusahaan.

In discharging its function, Board of Commissioners is entitled and is required to obtain information from the entire employees and Management of the Company, in the form of reports or consultation. To ensure a harmonious relationship, both Board of Commissioners and Board of Directors shall agree on the kind of information to be reported. The Board of Commissioners is allowed to employ the assistance of competent independent party at the expense of the Company should it deemed necessary.

The Board of Commissioners has the final say on strategic directions. The Board of Directors shall report to the Board of Commissioners regarding all activities related to the implementation of such strategic directions. Should the Board of Directors decide to engage in an activity that is not aligned with the strategic directions, such decision and reasons for doing so (in part or in whole) shall be properly documented and communicated to the Board of Commissioners prior to the implementation of such decision. The results of such activity shall also be reported in a timely manner.

The duties and authority of the Board of Commissioners and Board of Directors are elaborated to cover all other positions within the Company, in order too create an overall organizational system that is responsible, auditable and transparent. The division of duties among the Board of Commissioners is established by the Commissioners. To assist in its duties, the Board of Commissioners appoints a Secretary at the expense of the Company.

DEWAN KOMISARIS

Komisaris Independen

Peraturan No: I-A Lampiran I Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta No: KEP-305/BEJ/07-2004 tanggal 19 Juli 2004 tentang Peraturan No I-A tentang pencatatan saham dan efek bersifat ekuitas selain saham yang diterbitkan oleh Perusahaan Tercatat, mensyaratkan bahwa calon Perusahaan Tercatat harus memiliki Komisaris Independen sekurang-kurangnya 30% dari jajaran anggota Dewan

THE BOARD OF COMMISSIONERS

Independent Commissioner

The Rule No: I-A Attachment I Decision of the Board of Directors of the Jakarta Stock Exchange Inc. No: KEP-305/BEJ/07-2004 dated 19 July 2004 on Rule Number I-A Concerning the Listing of Shares (Stock) And Equity Type Securities Other Than Stock Issued By The Listed Company stipulates that the Prospective Listed Company shall have Independent Commissioners at least 30% (thirty percent) of the composition of the

Komisaris yang dapat dipilih terlebih dahulu melalui RUPS sebelum pencatatan dan mulai efektif bertindak sebagai Komisaris Independen setelah perusahaan tersebut tercatat. Yang dimaksud dengan Komisaris Independen adalah sebagaimana dimaksud dalam butir 1c Peraturan Bapepam nomor IX.I.5 tentang Pembentukan dan Pedoman Pelaksanaan Kerja Komite Audit. Yang dimaksud dengan Komisaris Independen adalah anggota Komisaris yang:

1. Berasal dari luar emiten atau Perusahaan Publik.
2. Tidak mempunyai saham baik langsung maupun tidak langsung pada emiten atau Perusahaan Publik.
3. Tidak mempunyai hubungan afiliasi dengan emiten atau Perusahaan Publik, Komisaris, Direksi, atau Pemegang Saham emiten atau Perusahaan Publik.
4. Tidak memiliki hubungan usaha baik langsung maupun tidak langsung yang berkaitan dengan kegiatan usaha emiten atau Perusahaan Publik.

RUPSLB PT Garuda Indonesia (Persero) pada tanggal 15 Nopember 2010, telah mengangkat Bapak Abdulgani sebagai Komisaris Independen, dan untuk memenuhi ketentuan minimum 30%, RUPST PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk tanggal 29 April 2011 telah mengangkat Bapak Adi Rahman Adiwoso sebagai Komisaris Independen.

Tugas dan Wewenang Dewan Komisaris

1. Dewan Komisaris bertugas melakukan pengawasan terhadap Kebijakan pengurusan, jalannya pengurusan Perusahaan oleh Direksi termasuk Pengawasan terhadap pelaksanaan Rencana Jangka Panjang Perusahaan, Rencana Kerja dan Anggaran Tahunan Perusahaan serta ketentuan Anggaran Dasar dan Keputusan RUPS, serta peraturan perundang-undangan, untuk kepentingan Perusahaan dan sesuai dengan maksud dan tujuan Perusahaan, serta melakukan tugas yang secara khusus diberikan kepadanya menurut Anggaran Dasar, perundang-undangan dan/atau keputusan RUPS.

Board of the Company, who can be firstly appointed in Annual General Meeting of Shareholders held prior to listing and shall be effective as Independent Commissioner after the shares of the Company are listed. Independent Commissioner means as referred to in the provision of 1.c. of Rule of Bapepam Number IX.I.5 concerning Guidelines on Establishment and Working Implementation of Audit Committee. Independent Commissioner is member of the Board of Commissioners who:

1. Comes from outside of Issuers or Public Company;
2. Does not have any direct or indirect ownership in Issuers or Public Companies;
3. Is not affiliated with Issuers or Public Companies, Commissioner; Director, or majority shareholder of Issuers or Public Companies;
4. Does not have business relationship direct or indirectly with which relates with business activities of Issuers or Public Companies of both;

The EGMS of PT Garuda Indonesia (Persero) held on November 15, 2010, has appointed Abdulgani as Independent Commissioner, and to meet the 30% minimum requirement, the EGMS of PT Garuda Indonesia (Persero) held on April 29, 2011 has appointed Adi Rahman Adiwoso as additional Independent Commissioner.

Duties and Authorities of the Board of Commissioners

1. The Board of Commissioners carries out its duties of supervising the policies of the Board of Directors in the management of the Company, including to supervise the implementation of Long-Term Plan, the Work Plan and Budget, provisions in the Articles of Association, resolutions of the AGMS, and prevailing regulations, for the interest of the Company, and in accordance with the objective and goal of the Company, and to carry out any other tasks specifically given in accordance with the Articles of Association, prevailing regulations, and/or the resolutions of the AGMS.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

2. Dalam melaksanakan tugasnya Dewan Komisaris berwenang untuk:
   a. Memeriksa buku-buku, surat-surat bukti, persediaan barang barang, memeriksa dan mencocokkan keadaan uang kas (untuk keperluan verifikasi) dan Iain-Iain surat berharga serta mengetahui segala tindakan yang telah dijalankan oleh Direksi;
   b. Memasuki bangunan-bangunan dan halaman-halaman atau tempat-tempat lain yang dipergunakan atau dikuasai oleh Perusahaan
   c. Meminta keterangan/penjelasan dari Direksi dan/atau pejabat lainnya mengenai segala persoalan yang menyangkut pengelolaan Perusahaan dan Direksi harus memberikan semua keterangan/penjelasan yang berkenaan dengan Perusahaan sebagaimana diperlukan oleh Komisaris;
   d. Mengetahui segala kebijakan dan tindakan yang telah dan akan dijalankan oleh Direksi;
   e. Meminta Direksi dan/atau pejabat lainnya di bawah Direksi dengan sepengetahuan Direksi untuk menghadiri Rapat Dewan Komisaris;
   f. Mengangkat dan memberhentikan seorang Sekretaris Dewan Komisaris, atas usul pemegang saham Seri A Dwiwarna;
   g. Memberhentikan sementara anggota Direksi sesuai dengan ketentuan Anggaran Dasar;
   h. Membentuk Komite Audit, Komite Remunerasi dan Nominasi, Komite Pemantau Risiko, dan komite lainnya jika dianggap perlu dengan memperhatikan kemampuan Perusahaan;
   i. Menggunakan tenaga ahli untuk hal tertentu dan dalam jangka waktu tertentu atas beban Perusahaan, jika dianggap perlu dan dengan memperhatikan ketentuan yang berlaku.
   j. Melakukan tindakan pengurusan Perusahaan dalam keadaan tertentu untuk jangka waktu tertentu sesuai dengan ketentuan
   k. Menghadiri Rapat Direksi dan memberikan pandangan-pandangan terhadap hal-hal yang dibicarakan;
   l. Melaksanakan kewenangan pengawasan lainnya sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, Anggaran Dasar, dan/atau keputusan RUPS.

2. In conducting its duties, the Board of Commissioners is authorized to:
   a. To examine accounts, letters of evidence, inventories, to review cash flow (for verification) and other securities, and also authorize to have all information on every action that has been carried out by the Board of Directors.
   b. Enter the any buildings, offices or premises used or owned by the Company.
   c. Request explanation from the Board of Directors and/or other officials on any matters relating to the Company, and each member of the Board of Directors is oblige to provide such required information for the Board of Commissioners;
   d. To be informed on all policies and actions that has and will be done by the Board of Directors;
   e. Request the Board of Directors and/or other officials under the Board of Directors, with permission from the Board of Directors to attend the Board of Commissioners meeting;
   f. To appoint and dismiss Secretary of the Board of Commissioners based on the recommendation from Series A Dwiwarna Shareholders;
   g. To temporarily dismiss member of the Board of Director, in accordance with the provisions in the Article of Association;
   h. To establish the Audit Committee, Remuneration and Nomination Committee, Risk Monitoring Committee and other committees deemed necessary by taking into consideration capability of the Company;
   i. To obtain experts assistance for certain matters and within certain period at the expense of the Company, whenever deemed necessary and in compliance with the prevailing rules;
   j. To conduct the management of the Company during a certain situation and for a certain period, in accordance with the provisions;
   k. To attend the Board of Directors meeting and to offer opinion on the matter discussed;
   l. To exercise the authority to supervise on other matters, provided that it's not violate the regulations, the Articles of Association, and/or the resolution from AGMS.

Kewajiban Dewan Komisaris

1. Memberikan nasihat kepada Direksi dalam melaksanakan pengurusan Perusahaan;
2. Memberikan pendapat dan persetujuan Rencana Jangka Panjang Perusahaan dan Rencana Kerja dan Anggaran Tahunan Perusahaan, serta rencana lainnya, yang disiapkan Direksi, sesuai dengan ketentuan Anggaran Dasar ini;
3. Mengikuti, mengawasi perkembangan kegiatan Perusahaan, memberikan pendapat dan saran kepada RUPS mengenai setiap masalah yang dianggap penting bagi kepengurusan;
4. Melaporkan dengan segera kepada RUPS apabila terjadi gejala menurunnya kinerja Perusahaan disertai saran mengenai langkah perbaikan yang harus ditempuh;
5. Mengusulkan kepada RUPS penunjukan Akuntan Publik yang akan melakukan pemeriksaan atas buku-buku Perusahaan;
6. Meneliti dan menelaah serta memberikan tanggapan atas laporan berkala dan Laporan Tahunan yang disiapkan Direksi serta menandatangani Laporan Tahunan;
7. Memberikan penjelasan, pendapat dan saran kepada RUPS mengenai Laporan Tahunan, apabila diminta;
8. Membuat risalah Rapat Dewan Komisaris dan menyimpan salinannya;
9. Melaporkan kepada Perusahaan mengenai kepemilikan sahamnya dan/atau keluarganya pada Perusahaan tersebut dan Perusahaan lain;
10. Memberikan laporan tentang tugas pengawasan yang telah dilakukan selama tahun buku yang baru lampau kepada RUPS;
11. Melaksanakan kewajiban lainnya dalam rangka tugas pengawasan dan pemberian nasihat, sepanjang tidak bertentangan dengan ketentuan, peraturan perundang-undangan, Anggaran Dasar, dan keputusan RUPS.

Keanggotaan Dewan Komisaris

Pada saat ini Dewan Komisaris terdiri dari 5 orang Komisaris. Setiap Komisaris memiliki keahlian khusus untuk menangani berbagai kepentingan bisnis. Bauran keahlian khusus yang mencakup keahlian pada aspek keuangan, hukum, manajemen, ekonomi dan teknik serta pengalaman sebagai eksekutif di berbagai

Responsibilities of the Board of Commissioners

1. Providing advices to the Board of Directors concerning the management of the Company;
2. Providing opinion and approval on the Long Term Plan, Annual Working Plan and Budget of the Company, and other plan prepared by the Board of Directors, in accordance with the Articles of Association;
3. Monitoring and supervising the dynamics of Company's activities, providing opinion and advices to the AGMS pertaining to key management issues;
4. Providing timely report to the AGMS should there be indications of declining performance, along with recommended actions;
5. Providing recommendation to the AGMS concerning the appointment of Public Accountant that will conduct the audit on the Company financial statement;
6. Reviewing, and analyzing, as well as providing opinion regarding periodical reports, and annual reports, prepared by the Board of Directors, also signing the Annual Report;
7. Providing necessary explanation, opinion, and recommendation to AGMS concerning the annual report if requested;
8. Preparing minutes of BoC meetings holding the copies;
9. Reporting to the Company about their or their family's share ownership in the Company or other companies;
10. Providing reports to the AGMS pertaining to the supervisory duties throughout the fiscal year;
11. Performing other duties of supervisory and providing recommendation, in accordance with the provisions, the Articles of Association, and AGMS resolution.

Membership of the Board of Commissioners

Currently, the Board of Commissioners consists of 5 Commissioners. Each Commissioner has special expertise to handle various business interests. A mix of special expertise, which includes expertise in the financial, legal, management, economics and engineering aspects, as well as experience

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Perusahaan sangat mendukung fungsi pengawasan Dewan Komisaris. Perusahaan telah mendefinisikan wewenang, kewajiban dan tanggung jawab Dewan Komisaris dalam menjalankan fungsi pengawasan. Kami memiliki keyakinan bahwa dengan keahlian yang dimiliki dan adanya pembagian wewenang, kewajiban dan tanggung jawab yang jelas, akan tercipta akuntabilitas serta level komitmen yang tinggi dari setiap anggota Dewan Komisaris dalam memenuhi tanggung jawab dan tugas mereka.

as executive in various companies supports the oversight function of the Board of Commissioners. The Company has defined powers, duties and responsibilities of the Commissioner in carrying out oversight functions. We are confident that with the expertise and the clear division of powers, duties and responsibilities we will have accountability and strong commitment from every Commissioner in fulfilling their responsibilities and duties.

Masa Tugas Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. per 31 Desember 2011
Tenure of the Board of Commissioner of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. per December 31, 2011

Nama Name	Jabatan Position	Lama Jabatan Tenure	Surat/Dokumen Letter/Document
Hadiyanto	Komisaris Utama President Commissioner	4 Tahun 5 Bulan 4 Years 5 Months	Kep. Meneg BUMN No.KEP-78/MBU/2007 tgl. 04-06-2007 Decree of the Minister of SOE No.KEP-78/MBU/2007 dated 04-06-2007
Abdulgani	Komisaris Utama President Commissioner	2 Tahun 3 Bulan 2 Years 3 Months	Kep. Meneg BUMN No.KEP-015/MBU/2005/tgl. 16-03-2005 Decree of the Minister of SOE No.KEP-015/MBU/2005 dated 16-03-2005
	Komisaris Commissioner	3 Tahun 5 Bulan 3 Years 5 Months	Kep. Meneg BUMN No.KEP-78/MBU/2007 tgl 04-06-2007, dan Keputusan Para Pemegang Saham di Luar RUPS KEP-41/MBU/2010; KEP.01.01/00/03/2010/117; KEP.20/KP.07.01/2010; KEP.DIR/047/2010 tgl. 15-03-2010 Decree of the Minister of SOE No.KEP-78/MBU/2007 dated 04-06-2007, and Shareholders Decision Outside GMS KEP-41/MBU/2010; KEP.01.01/00/03/2010/117; KEP.20/KP.07.01/2010; KEP.DIR/047/2010 dated 15-03-2010
	Komisaris Independen Independent Commissioner	1 Tahun 1 Bulan 1 Years 1 Months	Keputusan RUPSLB No.RIS-50/03.MBU/2010 tgl 15-11-2010; KEP.002/2010; 4048/TU.03.02/2010; EO-GMS Resolution No.RIS-50/03.MBU/2010 dated 15-11-2010; KEP.002/2010; 4048/TU.03.02/2010;
Adi Rahman Adiwoso	Komisaris Commissioner	4 Tahun 5 Bulan 4 Years 5 Months	Keputusan Meneg BUMN No.KEP-78/MBU/2007 tgl. 04-06-2007; Berita Acara RUPS Tahunan Akta No.394 tgl. 29/04/2011 Decree of the Minister of SOE No.KEP-78/MBU/2007 dated 04-06-2007; Minutes of AGMS Deed No.394 tgl. 29/04/2011
Wendy Aritenang	Komisaris Commissioner	4 Tahun 5 Bulan 4 Years 5 Months	Keputusan Meneg BUMN No.KEP-78/MBU/2007 tgl. 04-06-2007 Decree of the Minister of SOE No.KEP-78/MBU/2007 dated 04-06-2007
Sahala Lumban Gaol	Komisaris Commissioner	4 Tahun 5 Bulan 4 Years 5 Months	Keputusan Meneg BUMN No.KEP-78/MBU/2007 tgl. 04-06-2007 Decree of the Minister of SOENo.KEP-78/MBU/2007 dated 04-06-2007

Rapat Dewan Komisaris

Amanat Anggaran Dasar Perusahaan Pasal 16 menyatakan bahwa Dewan Komisaris mengadakan rapat paling sedikit setiap bulan sekali dan dalam rapat tersebut dapat mengundang Direksi. Rapat Direksi juga diatur dalam Pasal 24 Permen BUMN No.1 tahun 2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik (*Good Corporate Governance*) pada Badan Usaha Milik Negara, bahwa rapat Dewan Komisaris harus diadakan secara berkala, sekurang-kurangnya sekali dalam setiap bulan, dan dalam rapat tersebut Dewan Komisaris dapat mengundang Direksi.

Pada tahun 2011, Dewan Komisaris melakukan rapat sebanyak 25 kali yang terdiri dari 9 kali rapat internal Dewan Komisaris dan 16 kali rapat bersama Direksi. Jumlah rapat Dewan Komisaris dan tingkat kehadiran tertuang dalam tabel di bawah ini.

Board of Commissioners Meeting

The Articles of Association, Article 16 stipulates that the Board of Commissioners meets at least once every month, and the Board of Commissioners may invite the Board of Directors to attend the meeting. The Board of Commissioner meeting is also stipulated in Article 24 of the Regulation of the Minister of State-Owned Enterprises No. 1 year 2011 on Good Corporate Governance in the State-Owned Enterprises, which stipulates that the Board of Commissioners meeting should be held regularly, at least once in every month, and the Board of Commissioners may invite the Board of Directors.

During 2011, the Board of Commissioners held 25 meetings, 9 of them are internal meeting and 16 were attended by the Board of Directors, as shown in the table below.

Jumlah Rapat Internal dan Tingkat Kehadiran Dewan Komisaris
Number of Internal Meeting and Level of Attendance of the Board of Commissioners

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat Number of Meeting	Kehadiran Attendance	%
Hadiyanto	Komisaris Utama President Commissioner	9	9	100%
Abdulgani	Komisaris Independen Independent Commissioner	9	9	100%
Sahala Lumban Gaol	Komisaris Commissioner	9	8	89%
Wendy Aritenang	Komisaris Commissioner	9	8	89%
Adi Rahman Adiwoso*	Komisaris Independen Independent Commissioner	9	6	67%

* per 29 April 2011

Jumlah Rapat Dewan Komisaris dan Direksi serta Tingkat Kehadiran
Number of Meeting and Level of Attendance of the Board of Commissioners and Directors

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat Number of Meeting	Kehadiran Attendance	%
Hadiyanto	Komisaris Utama President Commissioner	16	15	94%
Abdulgani	Komisaris Independen Independent Commissioner	16	13	81%
Sahala Lumban Gaol	Komisaris Commissioner	16	14	88%
Wendy Aritenang	Komisaris Commissioner	16	15	94%
Adi Rahman Adiwoso*	Komisaris Independen Independent Commissioner	16	14	88%

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Jumlah Rapat Dewan Komisaris dan Direksi serta Tingkat Kehadiran
Number of Meeting and Level of Attendance of the Board of Commissioners and Directors

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat Number of Meeting	Kehadiran Attendance	%
Emirsyah Satar	Direktur Utama President & CEO	16	13	81%
Hadinoto Soedigno	Direktur Teknik & Pengelolaan Armada EVP Engineering & Fleet Management	16	16	100%
Achirina	Direktur Strategi, Pengembangan Bisnis & Manajemen Risiko EVP Corporate Strategy, Business Development & Risk Management	16	16	100%
Ari Sapari	Direktur Operasi EVP Operation Services	16	10	63%
Elisa Lumbantoruan	Direktur Keuangan EVP Financial Services & Group CFO	16	15	94%
Agus Priyanto	Direktur Niaga EVP Commercial Services	16	15	94%

* per 29 April 2011

Batasan Wewenang yang Diberikan kepada Direksi
Dewan Komisaris melalui Surat Keputusan No. JKTDU/SKEP/5041/11 tanggal 19 Mei 2011, menetapkan Batasan wewenang yang diberikan kepada Direksi untuk melakukan perbuatan-perbuatan tertentu menurut Pasal 12 Ayat 7 Anggaran Dasar PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Batasan kewenangan yang diberikan kepada Direksi tersebut adalah:

Limit of Authority of the Board of Directors
With the Decision Letter No. JKTDU/SKEP/5041/11 dated 19 May 2011, the Board of Commissioners determined the Limit of Authority of the Board of Directors in performing certain actions according to Articles 12 Paragraph 7 of the Articles of Association of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Limit of Authority of the Board of Directors are as follow:

No.	Ref. Anggaran Dasar Articles of Association References	Perbuatan Tertentu Certain Action	Batasan Wewenang yang Diberikan Limit of Authority
1	Pasal 12 ayat 7(a) Article 12 Paragraph 7(a)	Memindahkan dan menghapuskan aktiva tetap milik Perusahaan dalam nilai yang melebihi batas yang dari waktu ke waktu ditetapkan oleh Dewan Komisaris. To transfer and to write-off immovable assets of the Company which exceed a certain amount determined by the Board of Commissioners from time to time.	• Sampai dengan Rp 50 miliar Up to Rp 50 billion • Dalam waktu yang sama, nilai agregrat/akumulasi jumlahnya <3% dari nilai Aktiva Tetap During the same period, with aggregrate/accumulated value <3% of the value of Fixed Asset
2	Pasal 12 ayat 7(b) Article 12 Paragraph 7(b)	Mengadakan kerjasama dengan badan usaha atau pihak lain, dalam bentuk kerjasama operasi, kontrak manajemen, kerjasama lisensi, Bangun Guna Serah (BOT), Bangun Guna Milik (BOO) dan perjanjian-perjanjian lain yang mempunyai sifat yang sama yang jangka melebihi dari jangka waktu, yang dari waktu ke waktu ditetapkan oleh Dewan Komisaris. To enter collaboration with other business entities or parties in the form of operational agreement, management contract, license agreement, BOT agreement, BOO agreement and other agreements having similar effect that is effective for a period of more than that is determined by the Board of Commissioners from time to time.	3 (tiga) tahun 3 (three) year

No.	Ref. Anggaran Dasar Articles of Association References	Perbuatan Tertentu Certain Action	Batasan Wewenang yang Diberikan Limit of Authority
3	Pasal 12 ayat 7(c) Article 12 Paragraph 7(c)	Menerima atau memberikan pinjaman jangka menengah/panjang dalam nilai yang melebihi batas yang dari waktu ke waktu ditetapkan oleh Dewan Komisaris dengan atau tanpa jaminan, kecuali pinjaman utang atau piutang yang timbul karena transaksi bisnis dan pinjaman yang diberikan kepada Entitas Anak dengan ketentuan pinjaman kepada Entitas Anak dilaporkan kepada Dewan Komisaris. To obtain or grant medium/long term loans, which exceed a certain amount determined by the Board of Commissioners from time to time, with or without collateral, except payables or receivables incurred from business transaction and loans provided for subsidiaries with the provision that it has been reported to the Board.	**Memberikan Pinjaman** **Providing Loan** • Sampai dengan Rp 100 miliar/ per tahun Up to Rp 100 billion / year Nilai agregat/akumulasi jumlahnya <10% dari nilai Ekuitas dari waktu ke waktu. Aggregate/accumulated value <10% of the value of Equities from time to time **Menerima Pinjaman** **Obtaining Loan** • Sampai dengan Rp 500 miliar Up to Rp 500 billion • Nilai agregat/akumulasi jumlahnya ≤ 4 kali dari nilai Ekuitas dari waktu ke waktu. Aggregate/accumulated value ≤4 times of the value of Equities from time to time
4	Pasal 12 ayat 7(d) Article 12 Paragraph 7(d)	Menghapuskan dari pembukuan piutang macet dan persediaan barang mati, dalam nilai yang melebihi batas yang dari waktu ke waktu ditetapkan oleh Dewan Komisaris. To write-off bad receivables and dead stocks from the books of accounts, which exceed a certain amount determined by the Board of Commissioners from time to time.	• Sampai dengan Rp 50 miliar Up to Rp 50 billion • Dalam waktu yang sama, nilai agregrat/akumulasi jumlahnya <5% dari nilai Aktiva Tetap Aggregate/accumulated value <5% of the value of Fixed Assets
5	Pasal 12 ayat 7(i) Article 12 Paragraph 7(i)	Tidak lagi menagih piutang macet yang telah dihapusbukukan, dalam nilai yang melebihi batas yang dari waktu ke waktu ditetapkan oleh Dewan Komisaris. Not to collect bad receivables which have been written-off which exceed a certain amount determined by the Board of Commissioners from time to time.	Sampai dengan Rp 100 miliar Up to Rp 100 billion

Pelatihan Meningkatkan Kompetensi Dewan Komisaris
Training for the Board of Commissioners

No	Seminar/Konferensi/Pelatihan/Pembicara Seminar/Conference/Training/Speaker	Tanggal Date	Tempat Venue
Komisaris Commissioner Wendy Aritenang			
1	BoC and BoD Breaktasting Talk Show "Corporate Board: Lesson Learned from Best Practices and Boardroom Dynamics" oleh Lembaga Komisaris dan Direktur Indonesia (LKDI) & Ikatan Komite Audit Indonesia (IKAI) BoC and BoD Breaktasting Talk Show "Corporate Board: Lesson Learned from Best Practices and Boardroom Dynamics" by Lembaga Komisaris dan Direktur Indonesia (LKDI) & Ikatan Komite Audit Indonesia (IKAI)	16 August 2011	Jakarta

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Direksi
Direksi sebagai organ Perusahaan bertugas dan bertanggung jawab secara kolegial dalam mengelola Perusahaan. Masing-masing anggota Direksi dapat melaksanakan tugas dan mengambil keputusan sesuai dengan pembagian tugas dan wewenangnya. Namun, pelaksanaan tugas oleh masing-masing anggota Direksi tetap merupakan tanggung jawab bersama. Kedudukan masing-masing anggota Direksi termasuk Direktur Utama adalah setara. Tugas Direktur Utama adalah mengkoordinasikan kegiatan Direksi.

Direktur Tidak Terafiliasi
Peraturan nomor: I-A Lampiran I Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta No: KEP-305/BEJ/07-2004 tanggal 19 juli 2004 tentang Peraturan Nomor I-A tentang Pencatatan saham dan efek bersifat ekuitas selain saham yang diterbitkan oleh Perusahaan Tercatat, mensyaratkan bahwa calon Perusahaan Tercatat harus memiliki Direktur Tidak Terafiliasi, sekurang-kurangnya 1 orang dari jajaran anggota Direksi yang dapat dipilih terlebih dahulu melalui RUPS sebelum pencatatan dan mulai efektif bertindak sebagai Direktur tidak terafiliasi setelah Perusahaan tersebut tercatat. Yang dimaksud dengan Direktur Tidak terafiliasi:

1. Tidak mempunyai hubungan afiliasi dengan Pemegang Saham Pengendali Perusahaan Tercatat yang bersangkutan sekurang-kurangnya selama 6 (enam) bulan sebelum penunjukan sebagai Direktur tidak terafiliasi.
2. Tidak mempunyai hubungan afiliasi dengan Komisaris atau Direksi lainnya dari Perusahaan Tercatat.
3. Tidak bekerja rangkap sebagai Direksi pada Perusahaan lain.
4. Tidak menjadi Orang Dalam pada lembaga atau profesi penunjang pasar modal yang jasanya digunakan oleh Perusahaan Tercatat selama 6 (enam) bulan sebelum penunjukan sebagai Direktur.

Berdasarkan ketentuan dimaksud, RUPS PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk telah menetapkan Elisa Lumbantoruan, Direktur Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk sebagai Direktur Tidak terafiliasi.

Board of Directors
As a Company organ, the Board of Directors carries out its duties and is collectively responsible in the management of the Company. Each Director performs the duties and makes decisions in accordance with the assigned duties and authority. However, the implementation of duties of each Director remains a collective responsibility. Each Director including the President Director has an equal standing. The President Director is primarily responsible for coordinating the activities of the Board of Directors.

Unaffiliated Director
The Rule No: I-A Attachment I Decision of the Board of Directors of the Jakarta Stock Exchange Inc. No: KEP-305/BEJ/07-2004 dated July 19, 2004 concerning the Rule Number I-A: Concerning The Listing Of Shares (Stock) and Equity-Type Securities Other Than Stock Issued By The Listed Company, requires that the prospective Listed Company should have at least 1 (one) Unaffiliated Director, in the composition of the Board of Directors who can be firstly appointed in Annual General Meeting of Shareholders held prior to Listing and shall be effective after the shares of the company are listed. The Unaffiliated Director as referred above is:

1. Does not have any affiliate relation with the Controlling Shareholder of the relevant Listed Company at least 6 (six) months prior to the appointment as the unaffiliated Director;
2. Does not have any affiliate relation with any Commissioners or Board of Directors of the Listed Company;
3. Does not have any position as a member of Board of Directors in other company;
4. Has not been an Insider in the supporting institution or profession of the capital market whose service is utilized by the Listed Company for 6 (six) months prior to the appointment as the Director;

Based on the above provisions, the AGMS of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk appointed Elisa Lumbantoruan, EVP Financial Services of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk as an Unaffiliated Director.

Tugas dan Tanggung Jawab Direksi

Tugas dan tanggungjawab Direksi Perusahaan diatur dalam anggaran dasar Perusahaan serta mengacu kepada Undang-Undang Perseroan Terbatas
Direksi berkewajiban untuk:

1. Mengusahakan dan menjamin terlaksananya usaha dan kegiatan Perusahaan sesuai dengan maksud dan tujuan serta kegiatan usahanya;
2. Menyiapkan Rencana Jangka Panjang Perusahaan, Rencana Kerja dan Anggaran Tahunan Perusahaan dan rencana kerja lainnya, berikut perubahannya serta menyampaikannya paling lambat 60 (enam puluh) hari sebelum tahun buku baru dimulai kepada Dewan Komisaris untuk mendapatkan persetujuan;
3. Memberikan penjelasan kepada Dewan Komisaris mengenai Rencana Jangka Panjang Perusahaan dan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan;
4. Membuat Daftar Pemegang Saham, Daftar Khusus, Risalah RUPS, dan Risalah Rapat Direksi;
5. Membuat Laporan Tahunan sebagai wujud pertanggungjawaban pengurusan Perusahaan, serta dokumen keuangan Perusahaan sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang tentang Dokumen Perusahaan;
6. Menyusun Laporan Keuangan berdasarkan Standar Akuntansi Keuangan dan menyerahkan kepada Akuntan Publik untuk disetujui dan disahkan;
7. Menyampaikan Laporan Tahunan setelah ditelaah oleh Dewan Komisaris dalam jangka waktu paling lambat 5 (lima) bulan setelah tahun buku Perusahaan berakhir kepada RUPS untuk disetujui dan disahkan;
8. Memberikan penjelasan kepada RUPS mengenai Laporan Tahunan;
9. Menyampaikan Neraca dan Laporan Laba Rugi yang telah disahkan oleh RUPS kepada Menteri yang membidangi Hukum dan Hak Asasi Manusia sesuai dengan ketentuan perundang-undangan;
10. Memelihara Daftar Pemegang Saham, Daftar Khusus, Risalah RUPS, Risalah Rapat Dewan Komisaris dan Risalah Rapat Direksi, Laporan Tahunan dan dokumen keuangan Perusahaan dan dokumen Perusahaan lainnya;

Duties and Responsibilities of the Board of Directors

The duties and responsibilities of Garuda Indonesia's Board of Directors are set forth in the Articles of Associations and refer to the Law of Limited Liability Company, the Board is obliged to:

1. To give best efforts and to ensure the execution of Company's business and other activities in order to achieve its goals and objectives;
2. To prepare and submit Long-Term Plan, Annual Working Plan and Budget, and other plans, including the revision, for the Board of Commissioners approval, at the latest 60 (sixty) days prior to the new fiscal year;
3. To provide necessary explanation on the Long-Term Plan and Annual Working Plan and Budget to the Board of Commissioners;
4. To prepare List of Shareholders, Special List, Minutes of AGMS and Minutes of the BoD Meetings;
5. To prepare an Annual Report as part of the management responsibility and to prepare the financial documentation in accordance with the Law on Corporate Documentation;
6. To prepare Financial Statement based on the Financial Accounting Standard and submit to Public Accountant for approval and ratification;
7. To submit an Annual Report that has been reviewed by the BoC at the latest 5 (five) months after the end of the fiscal year to the AGMS for approval and ratification;
8. To provide necessary explanation on the Annual Report to the AGMS;
9. To submit the Balance Sheet and Income Statement endorsed by the AGMS to the Minister of Laws and Human Rights in accordance to law and regulation;
10. To maintain List of Shareholders, Special List, AGMS Resolutions, Minutes of BoC Meetings and Minutes of BoD Meetings, the Annual Report and financial documents;

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

11. Menyimpan di tempat kedudukan Perusahaan: Daftar Pemegang Saham, Daftar Khusus, Risalah RUPS, Risalah Rapat Dewan Komisaris dan Risalah Rapat Direksi, Laporan Tahunan dan dokumen keuangan Perusahaan serta dokumen Perusahaan lainnya;
12. Menyusun sistem akuntansi sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan dan berdasarkan prinsip-prinsip pengendalian intern, terutama pemisahan fungsi pengurusan, pencatatan, penyimpanan, dan pengawasan;
13. Memberikan laporan berkala menurut cara dan waktu sesuai dengan ketentuan yang berlaku, serta laporan lainnya setiap kali diminta oleh Dewan Komisaris dan/atau pemegang saham Seri A Dwiwarna, dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan khususnya peraturan di bidang Pasar Modal;
14. Menyiapkan susunan organisasi Perusahaan lengkap dengan perincian dan tugasnya;
15. Memberikan penjelasan tentang segala hal yang ditanyakan atau yang diminta anggota Dewan Komisaris dan pemegang saham Seri A Dwiwarna, dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan khususnya peraturan di bidang Pasar Modal;
16. Menyusun dan menetapkan *blueprint* organisasi Perusahaan;
17. Menjalankan kewajiban-kewajiban lainnya sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Anggaran Dasar ini dan yang ditetapkan oleh RUPS berdasarkan peraturan perundangan.

11. To hold in the Company's domicile: The List of Shareholders, Special List, AGMS Resolutions, Minutes of BoC Meetings and Minutes of BoD Meetings, Annual Reports, financial documents and other documents;
12. To set up an accounting system in accordance with Standard Financial Accounting principles and based on internal control principles; mainly the segregation of management, accounting, documentation and supervisory functions;
13. To prepare periodic reports in the methods and periods according to the prevailing regulations, as well as incidental reports as inquired by the BoC and/or owner of Class A Dwiwarna shares in accordance to the prevailing laws and regulations, specifically the Capital Market Law;
14. To establish the Company's organization structure, complete with detailed job description;
15. To provide necessary explanation regarding all matters as inquired by members of the BoC and owners of Class A Dwiwarna shares with reference to the prevailing laws and regulations, specifically the Capital Market Law.
16. To prepare and set up the blue print of the Company's organization.
17. To carry out other duties as mandated by the Articles of Association and AGMS Resolutions based on prevailing laws and regulations.

Tanggung Jawab Direksi sesuai Bidang Kerja

- Direktur Utama: Mengendalikan dan menjamin keberlangsungan bisnis Perusahaan yang efektif dan efisien berdasarkan aturan perundangan yang berlaku dan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance*.
- Direktur Niaga: Menjamin keberlangsungan peningkatan layanan prima, melalui pengelolaan *service planning & development, passenger services*, dan *customer loyalty* secara terintegrasi berdasarkan aturan perundangan yang berlaku dan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance*.

Specific Responsibilities of Respective Directors

- President & CEO: Controlling and ensuring sustainability of the Company business effectively and efficiently based on the prevailing rules and principles of Good Corporate Governance.
- EVP Commercial: Ensuring sustainability of excellent service improvement, through the integrated management of service planning & development, passenger services, and customer loyalty based on the prevailing rules and principles of Good Corporate Governance.

- Direktur Operasi: Menjamin keberlangsungan operasional penerbangan yang handal, melalui pengelolaan Awak Kokpit, *Ground Operations, Operation Control*, dan dukungan operasional lainnya berdasarkan aturan perundangan yang berlaku dan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance*.
- Direktur Teknik & Pengelolaan Armada: Menjamin keberlangsungan tersedianya pesawat yang *airworthy* melalui pengendalian dan pengelolaan *fleet acquisition, fleet management, aircraft maintenance, dan airworthiness* berdasarkan aturan perundangan yang berlaku dan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance*.
- Direktur Strategi, Pengembangan Bisnis & Manajemen Risiko: Menjamin keberlangsungan tersedianya strategi dan perencanaan jangka panjang yang efisien dan efektif serta dukungan teknologi informasi yang handal dan pengelolaan risiko berlandaskan aturan perundangan yang berlaku dan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance*.
- Direktur Keuangan: Memastikan keberlangsungan dan pengendalian keseimbangan *cash flow* Perusahaan melalui pengelolaan *treasury, budget,* akuntansi, dan aset, serta memperhatikan kepatuhan terhadap aturan perundangan yang berlaku dan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance*.
- Direktur SDM & Umum: Menjamin keberlangsungan pelaksanaan pengelolaan Sumber Daya Manusia serta layanan administrasi dan umum yang efektif dan efisien dengan tetap mematuhi aturan perundangan yang berlaku dan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance*.
- Direktur Pemasaran & Penjualan: Menjamin keberlangsungan pertumbuhan pendapatan dan penjualan, melalui pengelolaan *network, marketing, revenue,* secara terintegrasi dengan tetap memenuhi aturan perundangan yang berlaku dan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance*.

- EVP Operations: Ensuring sustainability of reliable flight operations through the management of flight crews, ground operations, operation control, and other operations support functions based on the prevailing rules and principles of Good Corporate Governance.
- EVP Maintenance & Fleet Management: Ensuring sustainability of the availability of airworthy aircrafts through the management and control of fleet acquisition, fleet management, aircraft maintenance, and airworthiness activities based on the prevailing rules and principles of Good Corporate Governance.
- EVP Strategy, Business Development & Risk Management: Ensuring sustainability of availability of an efficient and effective long-term strategy and planning and the support of reliable Information Technology systems and risk management based on the prevailing rules and principles of Good Corporate Governance.
- EVP Finance: Ensuring continuity and control of the Company's balance cash flow through the management of treasury, budgeting, accounting and assets based on the prevailing rules and principles of Good Corporate Governance.
- EVP Human Capital & Affairs: Ensuring sustainability of the management of Human Resources as well as general and administrative services effectively and efficiently based on the prevailing rules and principles of Good Corporate Governance.
- EVP Marketing & Sales: Ensuring sustainability of the growth of revenue and sales, through integrated network, marketing and revenue management based on the prevailing rules and principles of Good Corporate Governance.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Keanggotaan Direksi
Pada saat ini Direksi terdiri dari 6 orang Direktur. Setiap Direktur memiliki keahlian khusus untuk menangani berbagai kepentingan bisnis. Perusahaan telah mendefinisikan wewenang dan tanggung jawab Direksi bagi setiap kebijakan yang relevan. Kami memiliki keyakinan bahwa dengan adanya pembagian wewenang dan tanggung jawab yang jelas, akan tercipta akuntabilitas serta level komitmen yang baik dari setiap anggota Direksi dalam memenuhi tanggung jawab dan tugas mereka.

Membership of the Board of Directors
At present, the Board of Directors consists of 6 Directors. Each Director possesses the necessary competence to handle various business needs. The Company has defined the authority and responsibilities of each Director for the respective function. A clearly set division of authority and responsibilities will result in better accountability and level of commitment on the part of each and every Director to fulfill their respective responsibilities and duties.

Masa Tugas Direksi PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. per 31 Desember 2011
Tenure of the Board of Directors of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. per December 31, 2011

Nama Name	Jabatan Position	Lama Jabatan Tenure	Surat/Dokumen Letter/Document
Emirsyah Satar	Direktur Utama President Director	6 Tahun 9 Bulan 6 Years 9 Months	Kep. Meneg BUMN No. KEP-014/MBU/2005 tgl. 16/03/2005; Keputusan Para Pemegang Saham di Luar RUPS KEP-40/MBU/2010; KEP.01.01/00/03/2010/116; KEP.19/KP.07.01/2010; KEP.DIR/046/2010 tgl 15/03/2010 Berita Acara RUPS Tahunan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Akta No.394 tgl. 29/04/2011 Decree of the Minister of SOE No.KEP-014/MBU/2005 dated 16-03-2005, and Shareholders Decision Outside GMS KEP-40/MBU/2010; KEP.01.01/00/03/2010/116; KEP.19/KP.07.01/2010; KEP.DIR/046/2010 dated 15/03/2010; Minutes of AGMS of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Deed No.394 dated 29/04/2011
Agus Priyanto	Direktur Director	6 Tahun 9 Bulan 6 Years 9 Months	Kep. Meneg BUMN No. KEP-014/MBU/2005 tgl. 16/03/2005; Keputusan Para Pemegang Saham di Luar RUPS KEP-40/MBU/2010; KEP.01.01/00/03/2010/116; KEP.19/KP.07.01/2010; KEP.DIR/046/2010 tgl 15/03/2010; Berita Acara RUPS Tahunan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Akta No.394 tgl. 29/04/2011 Decree of the Minister of SOE No. KEP-014/MBU/2005 tgl. 16/03/2005; and Shareholders Decision Outside GMS KEP-40/MBU/2010; KEP.01.01/00/03/2010/116; KEP.19/KP.07.01/2010; KEP.DIR/046/2010 tgl 15/03/2010; Minutes of AGMS of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Deed No.394 tgl. 29/04/2011
Achirina	Direktur Director	4 Tahun 2 Bulan 4 Years 2 Months	Risalah RUPS LB No. RIS-02/MBU/2007 tgl. 31-10-2007; Risalah RUPS LB No. RIS-50/D3.MBU/2010 tgl 15-11-2010 Minutes of EGMS No. RIS-02/MBU/2007 dated 31-10-2007; Minutes of EGMS No. RIS-50/D3.MBU/2010 dated 15-11-2010
Ari Sapari	Direktur Director	4 Tahun 2 Bulan 4 Years 2 Months	Risalah RUPS LB No. RIS-02/MBU/2007 tgl. 31-10-2007 Minutes of EGMS No. RIS-02/MBU/2007 dated 31-10-2007
Elisa Lumbantoruan	Direktur Director	4 Tahun 2 Bulan 4 Years 2 Months	Risalah RUPS LB No. RIS-02/MBU/2007 tgl. 31-10-2007 Minutes of EGMS No. RIS-02/MBU/2007 dated 31-10-2007
Hadinoto Soedigno	Direktur Director	4 Tahun 2 Bulan 4 Years 2 Months	Risalah RUPS LB No. RIS-02/MBU/2007 tgl. 31-10-2007 Minutes of EGMS No. RIS-02/MBU/2007 dated 31-10-2007

Rapat Direksi

Penyelenggaraan rapat Direksi dapat dilakukan setiap waktu, apabila:

a. Dipandang perlu oleh seorang atau lebih anggota Direksi;
b. Atas permintaan tertulis dari seorang atau lebih anggota Dewan Komisaris; atau
c. Atas permintaan tertulis dari 1 (satu) orang atau lebih pemegang saham yang bersama-sama mewakili 1/10 (satu per sepuluh) atau lebih dari jumlah seluruh saham dengan hak suara.

Rapat Direksi juga diatur dalam Pasal 24 Permen BUMN No. 1 tahun 2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik (*Good Corporate Governance*) pada Badan Usaha Milik Negara, bahwa rapat Direksi harus diadakan secara berkala, sekurang-kurangnya sekali dalam setiap bulan, dan dalam rapat tersebut Direksi dapat mengundang Dewan Komisaris.

Pada tahun 2011, Direksi Perusahaan telah mengadakan 68 kali rapat Direksi, dengan rincian 52 kali rapat Direksi dan 16 kali rapat Direksi dan Dewan Komisaris. Jumlah Rapat Direksi dan tingkat kehadiran dalam rapat seperti terlihat pada tabel di bawah ini:

Meetings of the Board of Directors

Meeting of the Board of Directors is held any time, on condition:

a. Deemed necessary by one or more of the Directors;
b. On the written request of one or more of the members of the Board of Commissioners; or
c. On the written request of 1 (one) or more of Shareholder that together represent 1/10 (one tenth) or more of total shares with voting rights.

Meeting of the Board of Directors is also regulated in Article 24 Permen BUMN No.1/2001 on Implementation of Good Corporate Governance in State-Owned Enterprises, which stated the meeting should be held regularly, at least once in every month, and the meeting may invite the Board of Commissioners.

During 2011, meetings of the Board of Directors was conducted as many as 68 times, consisting of 52 meetings of the Board of Directors and 16 joint meetings of the Board of Directors and Commissioners with list of attendance as follows:

Jumlah Rapat Direksi dan Tingkat Kehadiran dalam Rapat
Number of Meeting and Level of Attendance of the Board of Directors

Nama Name	Kehadiran Attendance		Absen Absence	
	Jumlah Rapat Number of Meeting	%	Jumlah Number	%
Emirsyah Satar	50	96,2%	2	3,8%
Hadinoto Soedigno	49	94,2%	3	5,8%
Agus Priyanto	46	88,5%	6	11,5%
Achirina	43	82,7%	9	17,3%
Elisa Lumbantoruan	47	90,4%	5	9,6%
Ari Sapari	41	78,8%	11	21,2%

Berdasarkan data jumlah rapat dan tingkat kehadiran dalam rapat Direksi, maka Direksi telah memenuhi ketentuan Permen BUMN No. 1 tahun 2011 dan Anggaran Dasar Perusahaan.

Based on the number of meetings and attendance at the Board of Directors meetings, the Board has complied with Permen BUMN No. 1/2011 and Articles of Association.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Kebijakan Penetapan Renumerasi bagi Direksi dan Dewan Komisaris

Penetapan remunerasi bagi Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan mengacu kepada ketentuan sebagaimana termuat dalam Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-07/MBU/2010 tentang Pedoman Penetapan Penghasilan Direksi, Dewan Komisaris, dan Dewan Pengawas Badan Usaha Milik Negara.

Berdasarkan Peraturan Menteri tersebut, prinsip penetapan penghasilan bagi Direksi dan Dewan Komisaris ditetapkan oleh Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS). Penghasilan Direksi dan Dewan Komisaris dapat terdiri dari:

a. Imbalan kerja jangka pendek
b. Imbalan kerja pasca kerja
c. Pesangon pemutusan kontrak kerja
d. Pembayaran berbasis saham

Sedangkan penetapan tantiem bagi Direksi dan Dewan Komisaris sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri tersebut antara lain:

a. Pemberian tantiem kepada anggota Direksi dan Dewan Komisaris diberikan dalam hal BUMN memperoleh keuntungan dalam tahun buku yang bersangkutan.
b. Anggota Direksi dan Dewan Komisaris dapat diberikan tantiem apabila pencapaian ukuran Kinerja Utama (KPI) lebih dari 70% dan tingkat kesehatan dengan nilai lebih dari 70.
c. Pencapaian ukuran kinerja utama yang diperhitungkan dalam tantiem maksimal sebesar 150%.
d. Komposisi besarnya tantiem ditetapkan sebagai berikut:
    - Direktur Utama 100%
    - Anggota Direksi 90% dari Direktur Utama
    - Komisaris Utama 40% dari Direktur Utama
    - Anggota Dewan Komisaris 36% dari Direktur Utama

Perusahaan dapat memberikan tantiem kepada anggota Direksi dan Dewan Komisaris dalam hal Perusahaan mengalami peningkatan kinerja walaupun Perusahaan masih mengalami kerugian dalam tahun buku yang bersangkutan, atau akumulasi kerugian dari tahun buku sebelumnya.

Remuneration Policy for the Board of Directors and Commissioners

Remuneration Policy for the Board of Directors and Commissioners of the Company refers to the provisions set forth in the Minister for State-Owned Enterprises Regulation No. PER-07/MBU/2010 on remuneration guidelines for the Board of Directors, Commissioners and Supervisory Board of State Owned Enterprises.

Under the Ministry regulation, stipulation principles of remuneration for the Boards of Directors and Commissioners is set by the General Meeting of Shareholders (AGMS). Remuneration for the Boards of Directors and Commissioners may consists of:

a. Short term employee benefits
b. Post-employment benefits
c. Severance of termination benefits
d. Stocks option payment

While the determination of bonus for the Boards of Directors and Commissioners as stipulated in the Ministry Regulation among others are:

a. Bonus awarded to a member of the Boards in terms of State-Owned Enterprises earns a profit in the year concerned.
b. Member of the Board of Directors and Commissioners may be given bonus if Key Performance Indicator (KPI) achievement is more than 70% and financial health level is more than 70.
c. Achievement of key performance measures to be considered for bonus is maximum 150%.
d. Bonus composition shall be as follows:
    - President Director 100%
    - Director 90% of President Director
    - President Commissioner 40% of President Director
    - Commissioner 36% of President Director

The Company may give bonus to members of the Boards of Directors and Commissioners in the event the Company has increased the performance of the Company while still a loss in the year concerned, or accumulated losses from previous fiscal year.

Untuk pemberian tantiem kepada Direksi dan Dewan Komisaris pada tahun 2010, RUPS Tahunan yang dilaksanakan pada tanggal 29 April 2011 telah memberikan kewenangan dan kuasa kepada Dewan Komisaris dengan terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Pemegang Saham Seri A Dwiwarna untuk menetapkan besarnya tantiem yang diberikan kepada anggota Direksi dan Dewan Komisaris untuk tahun buku 2010 serta menetapkan besarnya gaji anggota Direksi dan honorarium Dewan Komisaris serta tunjangan dan fasilitas bagi Direksi dan Dewan Komisaris untuk tahun 2011.

For 2010 provision of bonus to the Boards Directors and Commissioners, AGMS held on April 29, 2011 has given authority and power to the Board of Commissioners with prior approval of Series A Dwiwarna Shareholders to set the amount of bonus for the Boards of Directors and Commissioners in the fiscal year 2010, and also determine the amount of salaries for the Board of Directors and honorarium for the Board of Commissioners as well as benefits and facilities for the Boards of Directors and Commissioners in 2010.

Remunerasi Dewan Komisaris dan Direksi pada 31 Desember 2011
Remuneration of the Board of Commissioners and Directors per 31 December 2011

Jabatan Position	Jenis Remunerasi Type of Remuneration	Total
Dewan Komisaris Board of Commissioners	Imbalan kerja jangka pendek Short-term benefits	4.853.723.227
	Imbalan kerja pasca kerja Post-employment benefits	1.018.669.071
	Pesangon pemutusan kontrak kerja Employee severance	2.654.110.320
	Pembayaran berbasis saham Share-based Payments	97.230.000
Sub Total		**8.623.732.618**
Direksi Board of Directors	Imbalan kerja jangka pendek Short-term benefits	15.449.693.931
	Imbalan kerja pasca kerja Post-employment benefits	3.620.202.880
	Pesangon pemutusan kontrak kerja Employee severance	9.657.282.600
	Pembayaran berbasis saham Share-based Payments	361.327.500
Sub Total		**29.088.506.911**

Pelatihan Meningkatkan Kompetensi Direksi

Selama Tahun 2011, Perusahaan menyelenggarakan berbagai sesi pelatihan baik internal maupun eksternal kepada para Direksi agar mereka senantiasa dapat meningkatkan pengetahuan dan keahlian mereka serta memperoleh pemahaman terkini dengan kondisi perekonomian.

Pelatihan ini bisa berupa pengarahan terstruktur dari pejabat senior dalam bidang yang berhubungan dengan tanggung jawab masing-masing atau melalui kursus eksekutif eksternal yang relevan. Selain itu,

Training for the Board of Directors

In 2011, the Company provides members of the Board of Directors with a variety of training sessions both internal as well as external, in order to improve their knowledge and skills as well as to keep them up to date with the latest developments in economic conditions.

Training may take the form of a structured briefing from senior company officials in their respective fields of responsibility as well as external executive courses in relevant subject matters. In addition,

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

secara reguler Direksi diberi pengarahan mengenai sosialisasi peraturan terbaru, perkembangan dalam praktik-praktik tata kelola Perusahaan, teknologi informasi, isu-isu yang timbul dalam manajemen risiko, juga perubahan-perubahan dalam standar akuntansi.

the Board of Directors is regularly briefed on new regulations, new developments in corporate governance practices and information technology, current issues in risk management, as well as changes in accounting standards.

No	Seminar/Konferensi/Pelatihan/Pembicara Seminar/Conference/Training/Speaker	Tanggal Date	Tempat Venue
Direktur Utama President & CEO			
1	Seminar mengenai Initial Public Offering (IPO) bersama Adler Manurung Seminar on Initial Public Offering (IPO) with Adler Manurung	7 January 2011	Jakarta
2	METRO Live: Economic Challenge METRO Live: Economic Challenge	31 January 2011	Jakarta
3	Green Growth for Indonesia-A Knowledge Sharing Seminar by Embassy of Sweden Green Growth for Indonesia-A Knowledge Sharing Seminar by Embassy of Sweden	8 February 2011	Jakarta
4	As a Speaker at United Business Media (UBM) Asia: Aircraft & Engine Finance & Leasing Asia Pacific Conference 2011 As a Speaker at United Business Media (UBM) Asia: Aircraft & Engine Finance & Leasing Asia Pacific Conference 2011	23 February 2011	Singapore
5	UBS Conference Indonesia UBS Conference Indonesia	1 March 2011	Jakarta
6	As a Keynote Speaker at Aviation Outlook MENA 2011: Distribution strategies to increase market share for airlines in the MENA region As a Keynote Speaker at Aviation Outlook MENA 2011: Distribution strategies to increase market share for airlines in the MENA region	15 March 2011	Dubai
7	Narasumber dalam Forum Diskusi "Lewat Media, Membangun Negeri" yang diselenggarakan oleh INDOPOS As Source at the Forum of "Lewat Media, Membangun Negeri" organized by Indopos	23 March 2011	Bandung
8	Memberikan overview perihal Garuda Indonesia kepada Siswa SESDILU Giving an overview on Garuda Indonesia to the student of SESDILU	1 April 2011	Jakarta
9	Pembicara Leaders Dialogue yang diselenggarakan oleh BEM UI Speakers at Leaders Dialogue organized by BEM UI	15 April 2011	Jakarta
10	IATA Annual General Meeting 2011 and World Air Transport Summit IATA Annual General Meeting 2011 and World Air Transport Summit	4-7 June 2011	Singapore
11	Pembicara dalam Diskusi Panel Lembaga Komisaris & Direksi Indonesia (LKDI) "IPO: Pembelajaran dan BUMN dan BUMS" As Speakers at Panel Discussion of Institution of Commissioners & Directors of Indonesia (LKDI) "IPO: Learning from SOEs and Private Companies"	9 June 2011	Jakarta
12	Pembicara dalam pertemuan "The 5th Working Group on Civil Aviation D8 Countries and Director Generals Meeting" yang diselenggarakan oleh Kementerian Perhubungan As Speaker on the Meeting of "The 5th Working Group on Civil Aviation D8 Countries and Director Generals Meeting" held by Ministry of Transportation	9 June 2011	Jakarta
13	World Economic Forum Indonesia: Open borders private session with special guest Mr Mikuriya, Secretary General of World Customs Organization World Economic Forum Indonesia: Open borders private session with special guest Mr Mikuriya, Secretary General of World Customs Organization	11 June 2011	Jakarta

No	Seminar/Konferensi/Pelatihan/Pembicara Seminar/Conference/Training/Speaker	Tanggal Date	Tempat Venue
14	Speaker at GLOBE Asia: CEO Insights "Leading Change & Innovation: Responding to the New Global Challenges" Speaker at GLOBE Asia: CEO Insights "Leading Change & Innovation: Responding to the New Global Challenges"	4 July 2011	Jakarta
15	As a Keynote Speaker at Australia Pacific Aviation Outlook Summit: Garuda-Pursuing an aggressive expansion and growth strategy As a Keynote Speaker at Australia Pacific Aviation Outlook Summit: Garuda-Pursuing an aggressive expansion and growth strategy	21 July 2011	Sydney, Australia
16	Narasumber dalam The CEO Reference "Garuda Indonesia's Balancing Act" with Dr Bayu Prawira Hie As Source on The CEO Reference "Garuda Indonesia's Balancing Act" with Dr Bayu Prawira Hie	23 August 2011	Jakarta
17	Speaker at Ernst & Young Entrepreneurial Winning Women (EWW) 2011 Award "Insight from CEO" Speaker at Ernst & Young Entrepreneurial Winning Women (EWW) 2011 Award "Insight from CEO"	15 September 2011	Jakarta
18	Narasumber dalam Program Pelatihan Diplomatik International ke 8 untuk Diplomat Senior (The 8th International Senior Diplomatic Course) yang diselenggarakan oleh Kementerian Luar Negeri As Source on the The 8th International Senior Diplomatic Course organized by the Ministry of Foreign Affairs	7 October 2011	Jakarta
19	Narasumber at CEO Discussion with Dr Bayu Prawira Hie As Source at CEO Discussion with Dr Bayu Prawira Hie	26 October 2011	Jakarta
20	Speaker at ASEAN BIS: Building an Interconnected ASEAN Economic Community "Capitalizing ASEAN connectivity Speaker at ASEAN BIS: Building an Interconnected ASEAN Economic Community "Capitalizing ASEAN connectivity	17 November 2011	Nusa Dua, Bali
21	Pembicara dalam acara Perhubungan "International Airport Development Summit (IADS) 2011" Speaker on the "International Airport Development Summit (IADS) 2011"	24 November 2011	Jakarta
22	Pembicara dalam acara SWA bersama Meneg BUMN RI dengan topik "Change Management" Speaker on the Event of SWA with Minister of SOE with the Topic of "Change Management"	29 November 2011	Jakarta
Direktur Niaga EVP Commercial Services			
1	Seminar "Implikasi Kebijakan Open Sky Terhadap Bisnis Airlines, Kesiapan Fasilitas Bandara dan Potensi Sinergi" oleh PT Angkasa Pura I Seminar of "Implication from the Implementation of Open Sky Policy on Airlines Business, Readiness of Airport Facilities and Potential of Synergy" held by PT Angkasa Pura I	17 February 2011	Jakarta
2	Safety Management Implementation IATA for Senior Management Safety Management Implementation IATA for Senior Management	September 2011	Jakarta
Direktur Operasi EVP Operations Services			
1	Workshop Direksi dengan Station Manager BoD and Station Manager Workshop	17-19 February 2011	Jakarta
2	Workshop Direktorat Operasi dengan Penerbang GA Operations Services Directorate with GA Pilots Workshop	28 June 2011	Jakarta
3	Workshop Direktorat Operasi dengan Station Manager Operations Services Directorate with Station Manager Workshop	13-14 July 2011	Jakarta
4	Seminar IATF SMS Implementation Seminar IATF SMS Implementation	19-20 September 2011	Jakarta
5	Workshop Penerbang GA dengan ATC & IATCA GA Pilots dengan ATC & IATCA Workshop	16-18 November 2011	Semarang

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

No	Seminar/Konferensi/Pelatihan/Pembicara Seminar/Conference/Training/Speaker	Tanggal Date	Tempat Venue
Direktur Keuangan EVP Financial Services			
1	As speaker 12 Annual Airfinance Conference Asia Pacific Airlines' panel discussion: Financing the aircraft in an inflation era As speaker on "The 12th Annual Airfinance Conference Asia Pacific Airlines" panel discussion: Financing the aircraft in an inflation era	2-4 November 2011	Hong Kong
2	NARASUMBER dalam syukuran 35 tahun WIRATMAN + Associates As source on the 35th Anniversary of WIRATMAN + Associates	17 November 2011	Jakarta
Direktur Teknik & Pengelolaan Armada EVP Engineering & Fleet Management			
1	Seminar Aviation Safety Management DKUPPU Seminar Aviation Safety Management DKUPPU	26 Ocober 2011	Jakarta
2	Training IATA Air Cargo Management Training IATA Air Cargo Management	21-25 November 2011	Jakarta
Direktur Strategi Pengembangan Bisnis & Manajemen Risiko EVP Strategy, Business Development & Risk Management			
1	Pembicara Seminar Human Capital IPMI: "Mempersiapkan Human Capital menuju IPO" Speaker on the Seminar of Human Capital held by IPMI: "Preparing Human Capital to IPO"	29 January 2011	Jakarta
2	Pembicara Seminar Intrinsics "Mengelola BUMN yang Bersih dan Bebas Korupsi" Speaker on the Intrinsic Seminar "Managing Clean and Free of Corruption Enterprises"s	14 March 2011	Kuta, Bali
3	Pembicara Raker Masyarakat Telematika "Pemanfaatan Jasa & Posisi Strategis ICT dalam Operasional Garuda Indonesia" Public speaker Raker Telematics "Exploiting ICT Services & Strategic Position in Operations Garuda Indonesia"	16 June 2011	Jakarta
4	Pembicara Seminar Indonesia Procurement Management Conference "e-Tendering & Auction System 2011	23 June 2011	Jakarta
5	Pembicara "Transformasi di Garuda Indonesia" dalam Capacity Building: For Customer Satisfaction to Human Spirit, Intrinsics Speaker on the "Transformation in Garuda Indonesia" in Capacity Building: For Customer Satisfaction to the Human Spirit, intrinsics	20 July 2011	Batam
6	Training IATF Safety Management System Implementation Training IATF Safety Management System Implementation	20 September 2011	Cengkareng

LAPORAN KOMITE-KOMITE

KOMITE AUDIT

Komite Audit merupakan suatu Komite yang dibentuk oleh Dewan Komisaris dengan tujuan untuk membantu dan memperkuat fungsi Dewan Komisaris dalam menjalankan fungsi pengawasan (*oversight*) atas proses pelaporan keuangan, pelaksanaan audit, pengendalian *intern* dan implementasi dari *Corporate Governance* yang dijalankan oleh Direksi dalam mengelola Perusahaan.

Sesuai Piagam Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, Komite Audit mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk:

COMMITTEES REPORT

AUDIT COMMITTEE

The Audit Committee is a Committee established by the Board of Commissioners in order to assist and to strengthen the functions of the Board of Commissioners in discharging its supervisory functions over financial reporting process, audit, internal controls and implementation of Corporate Governance conducted by the Board of Directors while managing the Company.

In accordance with the Audit Committee Charter of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, the Audit Committee has the duty and responsibility of:

Pengendalian Internal

1. Menelaah tingkat kecukupan dan efektivitas pengendalian internal Perusahaan.
2. Menelaah tingkat kecukupan upaya manajemen dalam menindaklanjuti rekomendasi auditor internal dan eksternal.
3. Mengevaluasi tingkat kecukupan upaya manajemen dalam mengembangkan arti pentingnya budaya *control* (*control culture*).
4. Melakukan penelaahan dan melaporkan kepada Dewan Komisaris atas pengaduan yang berkaitan dengan Perusahaan.
5. Memberikan rekomendasi mengenai penyempurnaan sistem pengendalian manajemen dan pelaksanaannya.
6. Memastikan telah terdapat prosedur *review* terhadap segala informasi yang dikeluarkan Perusahaan.
7. Melakukan penelaahan atas informasi mengenai Perusahaan, Rencana Jangka Panjang, Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan, Laporan Manajemen dan informasi lainnya.
8. Melakukan penelaahan atas pengaduan yang berkaitan dengan Perusahaan.

Laporan Keuangan

1. Menelaah laporan keuangan tahunan dan memastikan apakah laporan tersebut telah lengkap dan konsisten dengan informasi-informasi keuangan sebelumnya, minimal mengkaji Ikhtisar Laporan Keuangan (*Financial Highlight*), Laporan Direksi dan Laporan Dewan Komisaris, termasuk memastikan bahwa data-data keuangan yang disajikan dalam laporan tahunan telah di audit/*review* oleh auditor eksternal.
2. Mengkaji hasil pemeriksaan laporan keuangan oleh auditor eksternal.
3. Mengkaji laporan keuangan dan mendiskusikannya dengan Direksi, auditor internal dan atau auditor eksternal sebelum laporan tersebut akan dikeluarkan/dipublikasikan Perusahaan untuk pihak Pemerintah (*regulator*) maupun pihak-pihak lainnya.
4. Mengkaji masalah laporan keuangan yang disajikan oleh pihak profesional dan Pemerintah (*regulator*).

Internal Control

1. Reviewing the adequacy and effectiveness of internal control of the Company.
2. Reviewing the adequacy of management's effort in following up the recommendations from internal and external auditors.
3. Evaluating the adequacy of management efforts in developing the significance of control culture.
4. Reviewing and reporting to the Board of Commissioners on complaints relating to the Company.
5. Providing recommendations on improving management control system and its implementation.
6. Ensuring that there have been procedures for reviewing all information disclosed by the Company.
7. Reviewing the information about the Company, the Long Term Plan, Work Plan and Budget of the Company, Management Report and other information.
8. Reviewing complaints relating to the Company.

Financial Reports

1. Reviewing annual financial statements and ensuring that the report is complete and consistent with previous financial information, at least reviewing the summary of financial statements (financial highlights), the Board of Directors' report and the Board of Commissioners' report, including ensuring that the financial data presented has been audited / reviewed by external auditors.
2. Reviewing the audit results on the financial statements by external auditors.
3. Reviewing the financial statement and discussing it with the Board of Directors, internal auditors, and/or external auditors prior to issuance / published by the Company to the government (regulators) and other parties.
4. Reviewing issues on financial report issues presented by professionals and government (regulator).

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Audit Internal
1. Menilai efektivitas audit internal yaitu dengan melakukan penelaahan terhadap perencanaan, pelaksanaan, hasil dan efektivitas tindak lanjut hasil audit internal yang dilakukan.
2. Menelaah laporan audit internal yang disampaikan kepada Dewan Komisaris.

Audit Eksternal
1. Menelaah ruang lingkup dan pendekatan audit yang digunakan auditor eksternal, dan memastikan bahwa tidak terdapat pembatasan ruang lingkup yang dapat mengaburkan atau membiaskan hasil audit.
2. Menelaah hasil audit dan kecukupan pihak manajemen dalam menindaklanjuti hasil audit eksternal.
3. Menilai kualitas kinerja auditor eksternal dan memberikan rekomendasi kepada Dewan Komisaris berkaitan dengan penunjukan auditor eksternal.
4. Mengkaji kecukupan cakupan pelaksanaan audit eksternal, termasuk di dalamnya perencanaan audit.

Peraturan dan Perundangan
1. Menelaah ketaatan Perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan di bidang terkait dan peraturan perundang-undangan lainnya yang berhubungan dengan kegiatan Perusahaan.
2. Menelaah efektivitas sistem yang berfungsi untuk memantau kepatuhan terhadap hukum dan perundang-undangan.
3. Menelaah hasil pemeriksaan atau pemantauan kepatuhan Perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku, baik yang dilakukan oleh instansi pemerintah, pihak internal maupun pihak eksternal.

Kode Etik Perusahaan
1. Menelaah kode etik Perusahaan dan mekanisme yang dilaksanakan manajemen dalam upaya mensosialisasikan dan mengefektifkan kode etik tersebut kepada seluruh komponen Perusahaan.
2. Menelaah tingkat upaya manajemen dalam mensosialisasikan atau mengkomunikasikan arti penting kode etik Perusahaan.

Internal Audit
1. Assessing the effectiveness of internal audit by conducting review of the planning, implementation, results and effectiveness of follow-up of internal audits results.
2. Performing review on the internal audit reports submitted to the Board of Commissioners.

External Audit
1. Reviewing the scope and audit approach used by external auditors, and ensuring that there is no scope limitation that can obscure or bias the audit results.
2. Reviewing the audit results and the adequacy of management effort in following up the result from external audit.
3. Assessing the performance of external auditors and providing recommendations for the Board of Commissioners concerning the appointment of external auditors.
4. Assessing the adequacy of the scope of external audit, including audit planning.

Rules and Regulations
1. Reviewing the compliance of the Company against the relevant legislation and other legislation relating to the activities of the Company.
2. Reviewing the effectiveness of the system of monitoring compliance with the laws and legislation.
3. Reviewing the results of the examination or monitoring the compliance of Company against the prevailing laws and regulations, whether conducted by government agencies, or internal and external parties.

Code of Conduct
1. Reviewing the Code of Conduct and the mechanism used by the Company for the socialization and for the effectiveness of its implementation to all components of the Company.
2. Reviewing management's effort in socializing or communicating the importance of the Code of Conduct.

Lain-lain

Melaksanakan tugas lainnya atas permintaan Dewan Komisaris.

Biografi Komite Audit

Biografi singkat Komite Audit dapat dilihat pada bagian Data Perusahaan dalam buku laporan tahunan ini.

Independensi Anggota Komite Audit

Komite Audit diketuai oleh Komisaris Independen, dengan anggota satu orang Komisaris dan dua anggota yang profesional yang berasal dari luar perusahaan dan memiliki kemampuan di bidang akuntansi dan keuangan. Anggota Komite Audit tidak memiliki usaha atau memiliki saham pada perusahaan yang mempunyai hubungan bisnis dengan Perusahaan. Masa jabatan komite adalah 2 (dua) tahun dan hanya dapat diperpanjang satu kali. Komite Audit melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya secara profesional dan independen.

Pelaksanaan Program Kerja Komite Audit Tahun 2011

A. Dasar Penugasan
   Surat Keputusan Dewan Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) Nomor JKTDU/SKEP/5054/07 tanggal 25 Oktober 2007 tentang Pengangkatan Ketua dan Anggota Komite Audit dan Penyempurnaan Piagam Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero).

B. Periode Laporan
   Periode pelaporan adalah 1 (satu) tahun, yaitu pelaporan pelaksanaan kegiatan selama Januari sampai dengan Desember 2011.

C. Susunan Keanggotaan
   Susunan keanggotaan Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk per 1 Januari 2011 adalah sebagai berikut:

   Ketua : Abdulgani
   Anggota : Adi Dharmanto
   Endang Mudiman
   Adi Rahman Adiwoso

Others

Carrying out other tasks upon the request of the Board of Commissioners.

Biographies of the Audit Committee

Brief biography of the Audit Committee is described in the Corporate Data section in this Annual Report.

Independence of the Audit Committee

The Audit Committee is chaired by a Commissioner, and three of the members are professionals from outside the company with expertise in accounting and finance. The member of the Audit Committee does not have business nor share ownership in Companies that have business relation with Garuda Indonesia. The tenure of the member of the committee is 2 (two) years and may only be extended once. The Audit Committee carries out its duties and responsibilities in a professional and independent manner.

Work Program of the Audit Committee in 2011

A. Basis of Assignment
   The Decree of the Board of Commissioners of PT Garuda Indonesia (Persero) No. JKTDU / SKEP/5054/07 dated October 25, 2007 on the Appointment of Chairman & Member of the Audit Committee and Audit Committee, and Refining of Audit Charter of PT Garuda Indonesia (Persero).

B. Reporting Period
   The Reporting Period is 1 (one) year, from January to December 2011.

C. Composition of Membership
   The Composition of Membership of the Audit Committee of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk per 1 January 2011 is as follow:

   Chairman : Abdulgani
   Member : Adi Dharmanto
   Endang Mudiman
   Adi Rahman Adiwoso

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Adi Rahman Adiwoso efektif menjadi anggota Komite Audit terhitung mulai tanggal 10 Oktober 2011.

Anggota Komite Audit tersebut di atas memiliki pengalaman dan kompetensi sebagai berikut:

1. Abdulgani
   Pernah menjabat sebagai Direktur Utama, Komisaris Utama dan Komisaris Independen Perusahaan dalam berbagai periode sejak tahun 1998. Memiliki keahlian di bidang keuangan dan berpengalaman panjang sebagai bankir sejak tahun 1970. Bergelar Doktor bidang Ekonomi dari Universitas Gajah Mada.
2. Adi Dharmanto
   Berpengalaman dan memiliki keahlian dalam bidang manajemen keuangan sejak tahun 1991. Kini bekerja di PT Nura Kapital dan bertanggung jawab atas Business Development, Corporate Restructuring, Equity Financing & Project Financing.
3. Endang Mudiman
   Berpengalaman dan memiliki keahlian dalam bidang akuntansi, keuangan dan manajemen sejak tahun 1985. Saat ini menjabat Group Head of Finance, Accounting and Tax di PT Perusahaan Pengelola Aset (Persero).
4. Adi Rahman Adiwoso
   Komisaris Independen Perseroan sejak tahun 2007. Berpengalaman panjang dalam bidang teknologi, satelit dan telekomunikasi sejak tahun 1977. Bergelar Master of Science bidang Aeronautical & Astronautical Engineering dari California Institute of Technology, Amerika Serikat.

D. Frekuensi Rapat Komite Audit
   Dalam rangka melaksanakan tugasnya, selama tahun 2011 Komite Audit telah melaksanakan 35 kali rapat, yang terdiri dari 11 kali rapat internal Komite Audit, 13 kali rapat Komite Audit dengan manajemen Perusahaan (*Unit Audit Internal, Unit Financial Accounting, dan Unit Financial Analysis*), serta rapat bersama antar Komite Audit dengan Komite Komisaris lainnya dan Rapat Komite Audit dengan Dewan Komisaris,

Adi Rahman Adiwoso is effective as member of the Audit Committee since 10 October 2011.

The aforementioned members of the Audit Committee have the experience and competence as follow:

1. Abdulgani
   He served as the President Director, President Commissioner and Independent Commissioner of the Company in several periods since 1998. He has the expertise in financial and a long experience as banker since 1970. He held a Doctoral degree in Economics from Universitas Gajah Mada.
2. Adi Dharmanto
   He has the experience and expertise in the field of financial management since 1991. Recently he works with PT Nura Kapital, responsible for Business Development, Corporate Restructuring, Equity Financing & Project Financing.
3. Endang Mudiman
   He has the experience and expertise in the field of accounting, financial and management since 1985. He is Group Head of Finance, Accounting and Tax in PT Perusahaan Pengelola Aset (Persero).
4. Adi Rahman Adiwoso
   Independent Commissioner of the Company since 2007, having a long experience in technology, satellite and telecommunication since 1977. He held a Master of Science Degree in Aeronautical & Astronautic Engineering from California Institute of Technology, United States of America.

D. The Audit Committee Meeting
   In discharging their duties, in 2011 the Audit Committee has convened meeting 35 times, including 11 internal meetings, 13 meetings with the Management of the Company (Unit Audit Internal, Unit Financial Accounting, dan Unit Financial Analysis), other meetings include meetings with other committees under the Board of Commissioners, with Board of Commissioners, and with other parties. Number

dan rapat Komite dengan pihak lainnya. Jumlah rapat dan tingkat kehadiran seperti pada tabel berikut ini:

of meeting and level of attendance of the Chairman/Member of the Audit Committee at each meeting referred above are as follows

Jumlah dan Kehadiran Rapat Komite Audit Tahun 2011
Number and Level of Attendance of the Audit Committee in 2011

Nama Name	Jabatan Position	Rapat Internal Komite Internal Meeting	Tingkat Kehadiran Level of Attendance	Rapat Lainnya Other Meeting	Tingkat Kehadiran Level of Attendance
Abdulgani	Ketua Chairman	9	82%	13	54%
Adi Dharmanto	Anggota Member	11	100%	24	100%
Endang Mudiman	Anggota Member	10	91%	21	88%
Adi Rahman Adiwoso*	Anggota Member	1	13%	3	38%

* Efektif 4 Oktober 2011 Efective 4 October 2011

E. Pelaksanaan Penugasan
Selama periode 1 Januari 2011-31 Desember 2011, berdasarkan Rencana Kerja yang telah disusun, Komite Audit telah melaksanakan beberapa pekerjaan yang secara garis besar adalah sebagai berikut:

E. The Implementation of Assignment
During the period of 1 January 2011-31 December 2011, based on its Work Plan, in outline, the Audit Committee has undertaken the following actions:

No	Pekerjaan Work
1	**Penyusunan Rencana Kerja Tahun 2011** Pada awal tahun 2011, Komite Audit telah menyampaikan rencana kerja tahun 2011 kepada Dewan Komisaris melalui surat Nomor: GARUDA/K.Audit-003/2011 tanggal 24 Januari 2011 yang meliputi jadwal pelaksanaan, fungsi dan tugas Komite Audit antara lain mengkaji hasil audit KAP, mengkaji laporan keuangan dan laporan manajemen sebagai bahan masukan kepada Dewan Komisaris, mengkaji pengadaan KAP, dan lain-lain. **Preparation of 2011 Activity Plan** In the beginning of 2011, the Audit Committee has submitted the 2011 Activities Plan to the Board of Commissioners with the Letter No: GARUDA/K.Audit-003/2011 dated 24 January 2011, which includes schedule, function and tasks of the Audit Committee, among others, reviewing the audit result from KAP, reviewing the financial statement and management report as input for the Board of Commissioners, reviewing the procurement for KAP, and many more.
2	**Penilaian Atas Efektivitas Sistem Pengendalian Internal** Dalam hal penilaian terhadap efektivitas sistem pengendalian internal, Komite Audit menilai Perusahaan telah menerapkan sistem pengendalian internal secara memadai. Audit yang dilakukan unit Internal Audit sepanjang tahun 2011 sebanyak 60 audit. **Assessment on the Effectiveness of Internal Control Systems** Based on the assessment on the effectiveness of internal control systems conducted by the Audit Committee, the Company has implemented adequate internal control system. Internal Audit unit conducted 60 audits throughout 2011.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

No	Pekerjaan Work
3	**Penilaian Atas Efektivitas Pelaksanaan Tugas Eksternal Auditor** Atas pelaksanaan tugas eksternal auditor (Kantor Akuntan Publik/"KAP"), Komite Audit menilai KAP telah melaksanakan tugasnya dengan cukup baik. Hasil penelaahan Komite Audit terhadap laporan-laporan hasil audit untuk tahun 2010 adalah sebagai berikut: **Assessment on the Effectiveness of External Auditor** Regarding the execution of duties of external auditors (Public Accountant Firm/"KAP"), the Audit Committee assessed that KAP has performed their duties well. Results from the Audit Committee review of 2011 audit reports are as follows: a. Laporan Keuangan Konsolidasi Perusahaan Tahun Buku 2010. Hasil penelaahan dan pengkajian Komite Audit telah disampaikan kepada Dewan Komisaris tanggal 28 Maret 2011. The Company's 2010 Consolidated Financial Statements. Result from the review and assessment conducted by the Audit Committee has been presented to the Board of Commissioners on March 28, 2011. b. Laporan Kepatuhan Perusahaan terhadap Peraturan Perundang-undangan dan Pengendalian Intern untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2010. Report on the Company's Compliance with the Statutory Regulations and Internal Control for the year ended December 31, 2010. Tanggapan Komite Audit telah disampaikan kepada Dewan Komisaris melalui surat Nomor GARUDA/K.AUDIT-014/2011 tertanggal 27 April 2011 dengan kesimpulan: The Audit Committee's Response has been presented to the Board of Commissioners with the Letter No: GARUDA/K.AUDIT-014/2011 dated 27 April 2011, with the conclusionas follow: – Berkaitan dengan unsur yang diuji atas kepatuhan terhadap perundang-undangan, Perusahaan memenuhi dalam semua hal yang material. Berkaitan dengan unsur yang tidak diuji, tidak ada satupun yang diketahui yang menyebabkan Auditor percaya bahwa Perusahaan tidak mematuhi. Regarding the elements under evaluation for their compliance with Statutory Regulations, the Company has complied in all material respects. Regarding the elements that were not under evaluation, none of which has caused the Auditor to believe that the Company did not comply. – Hasil pemeriksaan atas kepatuhan terhadap pengendalian intern, tidak ada masalah berkaitan dengan pengendalian intern dan operasinya yang dipandang memiliki kelemahan material. Regarding the results of examination on the compliance with internal control, no problem related to internal control and its operation is considered to have a material weakness. c. Laporan evaluasi kinerja PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan Entitas Anak untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2010. Performance evaluation reports of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk and Subsidiaries for the year ended December 31, 2010. Tanggapan Komite Audit telah disampaikan kepada Dewan Komisaris melalui Nomor GARUDA/K.AUDIT-015/2011 tanggal 28 April 2011. Pencapaiannya masih di bawah target RKAP/Kontrak Manajemen yang telah ditetapkan pada RKAP tahun 2010 sehingga perlu dilakukan evaluasi program manajemen dengan tujuan untuk peningkatan kinerja keuangan dan kinerja operasional untuk jangka pendek, jangka menengah maupun jangka panjang. The Audit Committee's Response has been presented to the Board of Commissioners with the Letter No: GARUDA/K.AUDIT-015/2011 dated 28 April 2011. The attainment is still below the target RKAP / Contract Management RKAP set in the year 2010 therefore, it is deemed necessary to evaluate the management program with the goal of improving financial performance and operational performance for the short term, medium term and long term. d. Laporan keuangan PKBL Tahun Buku 2010. The 2010 Financial Statement of PKBL. Tanggapan Komite Audit telah disampaikan kepada Dewan Komisaris melalui surat Nomor GARUDA/K.AUDIT-016/2011 tanggal 28 April 2011. Komite Audit merekomendasikan kepada Dewan Komisaris untuk dapat menerima Laporan Keuangan PKBL tahun 2010 (*audited*) tersebut, dengan beberapa rekomendasi yang perlu diperhatikan pihak manajemen. The Audit Committee's Response has been presented to the Board of Commissioners with the Letter No: GARUDA/K.AUDIT-016/2011 dated 28 April 2011. The Audit Committee has provided recommendation to the Board of Commissioners to accept the 2010 Financial Statements of PKBL (audited), with some recommendations to be considered by the Management.

No	Pekerjaan Work
4	**Hasil Penelaahan Atas Informasi Keuangan Perusahaan (Laporan Keuangan, Proyeksi dan Informasi Keuangan Lainnya)** **Results of Review on the Financial Information of the Company (Financial Statements, Projections and Other Financial Information)** a. Komite Audit telah melakukan penelaahan atas informasi keuangan perusahaan yang tercantum dalam Laporan Keuangan Konsolidasi Perusahaan Tahun Buku 2010 dengan pembanding tahun buku 2009. Tanggapan Komite Audit atas hal ini telah dilaporkan kepada Dewan Komisaris melalui surat Nomor GARUDA/K.AUDIT-010/2011 tanggal 28 Maret 2011. The Audit Committee has conducted review on the Company's financial information as stated in the Company's Consolidated Financial Statements for fiscal year 2010 with comparison to fiscal year 2009. Audit Committee's response has been reported to the Board of Commissioners with the Letter No. GARUDA/K.AUDIT-010/2011 dated March 28, 2011. b. Untuk penelaahan terhadap Laporan Keuangan Konsolidasi PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk untuk Triwulan I Tahun 2011 (*unaudited*), tanggapan Komite Audit telah disampaikan kepada Dewan Komisaris melalui Nomor GARUDA/K.AUDIT-019/2011 tanggal 24 Mei dengan beberapa rekomendasi yang perlu ditindaklanjuti pihak manajemen. Regarding review on the Consolidated Financial Statements of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk for the Quarter I 2011 (unaudited), Audit Committee's response has been reported to the Board of Commissioners with the Letter No. GARUDA/K.AUDIT-019/2011 dated May 24, along with some recommendations that should be followed up by the Management. c. Untuk penelahan atas laporan kinerja keuangan bulan Juni 2011, Komite Audit telah menyampaikan hasil penelaahan laporan kinerja bulan Juni tahun buku 2011 kepada Dewan Komisaris melalui surat Nomor GARUDA/K.AUDIT-026/2011 tanggal 25 Juli 2011. Regarding review on the financial performance report for June 2011, the Audit Committee has submitted the result to the Board of Commissioners, with Letter No. GARUDA/K.AUDIT-026/2011 dated 25 July 2011.
5	**Proses Pengadaan Kantor Akuntan Public Tahun Buku 2011** **The Procurement Process of Audit Services by Public Accountant Firm for the Fiscal Year 2011** a. Komite Audit telah membuat hasil kajian dan menyampaikan kepada Dewan Komisaris melalui surat Nomor GARUDA/K.AUDIT-021/2011 tanggal 10 Juni 2011 dan surat Nomor GARUDA/K.AUDIT-023/2011 tanggal 8 Juli 2011. Audit Committee has conducted the review and has submitted the result to the Board of Commissioner by the Letter No. GARUDA/K.AUDIT-021/2011 dated June 10, 2011 and No. GARUDA/K.AUDIT-023/2011 dated July 8, 2011. b. Dewan Komisaris melalui surat Nomor GARUDA/DEKOM-050/2011 tanggal 12 Juli 2011 telah menyetujui usulan Direksi untuk menunjuk kembali KAP yang sama dengan tahun buku sebelumnya, yaitu KAP Osman Bing Satrio dan Rekan. The Board of Commissioners through Letter No. GARUDA/DEKOM-050/2011 dated July 12, 2011, has given approval upon the Board of Directors' proposal to re-appoint the same Public Accountant Firm from the previous fiscal year, namely Osman Bing Satrio and Partners. c. Penunjukan ini untuk tahun ketiga (2009, 2010, dan 2011) dan masih diperbolehkan sesuai ketentuan BAPEPAM-LK No: Kep-310/BL/2008 tanggal 1 Agustus 2008 tentang Independensi Akuntan Yang Memberikan Jasa di pasar Modal. The appointment is for the third year (2009, 2010, and 2011) and is still allowed in accordance with the regulation from BAPEPAM-LK: Kep-310/BL/2008 dated August 1, 2008 on Independent Accountant Providing Services in the Capital Market. d. Ruang lingkup audit mencakup laporan Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan anak-anak Perusahaan, Laporan kelebihan kas dan laporan PKBL PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, serta jasa kuasi organisasi. The scope of audit includes the financial statements of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk and subsidiaries, reports of excess cash, and PKBL report, as well as the quasi organization service.
6	**Kunjungan Kerja ke Kantor cabang Makassar, Sydney, Tokyo dan Beijing** **Official Visit to Makassar, Sydney, Tokyo and Beijing Branch Offices** a. Kunjungan kerja ke Kantor Cabang Makassar dilaksanakan pada tanggal 2 Desember 2011. Official Visit to Makassar Branch Office, conducted on 2 December 2011. b. Kunjungan kerja ke Kantor Cabang Tokyo dan Beijing dilaksanakan pada tanggal 9-13 Desember 2011. Official Visit to Tokyo and Beijing Branch Office, conducted on 9-13 December 2011. c. Kunjungan kerja ke Kantor Cabang Sydney dilaksanakan pada tanggal 25-27 November 2011. Official Visit to Sydney Branch Office, conducted on 25-27 November 2011.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

No	Pekerjaan Work
7	**Tugas Lainnya Berdasarkan Disposisi Dewan Komisaris** **Other Duties Based on the Disposition from the Board of Commissioners.** a. Penelaahan atas Permohonan Direksi atas *Scrap* (*Tear Down*) Pesawat B737-400 registrasi PK-GWO, dan menjual *engine* eks PK-GWO kepada TNI AU. Berdasarkan hasil penelaahan yang dilakukan, Komite Audit telah menyampaikan rekomendasi kepada Dewan Komisaris melalui surat Nomor GARUDA/K.AUDIT-006/2011 tanggal 4 Maret 2011 untuk dapat menyetujui permohonan Direksi tersebut, dengan beberapa kondisi dan persyaratan yang harus dipenuhi. Reviewing the Board of Directors request to Scrap (Tear Down) the B737-400 registration PK-GWO, and sell the PK-GWO engine to Indonesian Air Force (TNI AU). Based on the results of review, the Audit Committee has provided recommendation to the Board of Commissioners through Letter No. GARUDA/K.AUDIT-006/2011 dated March 4, 2011 to approve the Board of Directors request, under certain conditions and requirements. b. Rumusan mengenai batasan perbuatan-perbuatan Direksi yang harus mendapat persetujuan Dewan Komisaris. Hasil pembahasan Komite Audit, Komite Kebijakan Risiko, dan Komite Corporate Governance bersama-sama Sekretaris Dewan Komisaris tentang rumusan batasan wewenang Direksi tersebut telah dilaporkan kepada Dewan Komisaris melalui surat Komite Audit Nomor GARUDA/K.AUDIT-018/2011 tanggal 18 Mei 2011. Formulating the covenant for the Board of of Directors on actions that requires prior approval of the Board of Commissioners. The results of the discussion between the Audit Committee, Risk Policy Committee, Corporate Governance Committee and the Secretary of the Board of Commissioners on the covenant for the Board of of Directors has been reported to the Board of Commissioners through the Audit Committee Letter No. GARUDA/K.AUDIT-018/2011 dated May 18, 2011. c. Tindak lanjut terhadap laporan BPK. Komite Audit, Komite Kebijakan Risiko, dan Komite Corporate Governance bersama-sama Sekretaris Dewan Komisaris telah melakukan penelaahan dan pembahasan, dengan merekomendasikan Dewan Komisaris untuk meminta kepada Direksi: – Dapat memberikan tanggapan atas hasil pemeriksaan tersebut kepada BPK sebelum 7 Juni 2011 dan telah ditindaklanjuti oleh Direksi melalui surat Nomor GARUDA/JKTDZ-20312/2011 tanggal 7 Juni 2011. – Menyusun rencana tindak lanjut hasil pemeriksaan tersebut dan melaksanakannya secara konsisten dengan tetap memperhatikan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Follow-up to the BPK reports. Audit Committee, Risk Policy Committee, and Corporate Governance Committee with the Secretary of the Board of Commissioners has conducted a review and discussion, and provided recommendation to the Board of Commissioners to request the Board of Directors: – To provide respond on the results of the audit to BPK before June 7, 2011 and has been followed up by the Board of Directors through the Letter No. GARUDA/JKTDZ-20312/2011 dated June 7, 2011. – To prepare follow-up plan on the audit results and to consistently execute the plan with due observance to the prevailing rules. d. Pengkajian atas usulan manajemen terkait dengan model pengelolaan perawatan *engine* CFM56-7B dan pemilihan *engine* pesawat A320-200. Menindaklanjuti disposisi Komisaris Utama untuk melakukaan penelaahan atas Surat Direktur Utama PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Nomor GARUDA/JKTDZ-20563/11 tanggal 8 November 2011, Komite Audit telah melakukan kajian yang disampaikan kepada Dewan Komisaris melalui surat Nomor GARUDA/K.AUDIT-034/2011 tanggal 23 November 2011. Reviewing Management's proposal related to the management of CFM56-7B engines maintenance and engine selection for A320-200. Following up on the disposition from the President Commissioner to review of the Letter from the President Director of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk No. GARUDA/JKTDZ-20563/11 dated 8 November 2011, the Audit Committee has conducted review and has reported to Board of Commissioners with the Letter No. GARUDA/K.AUDIT- 034/2011 dated 23 November 2011.

KOMITE KEBIJAKAN RISIKO

Komite Kebijakan Risiko merupakan Komite yang dibentuk oleh Dewan Komisaris dengan tujuan untuk membantu dan memperkuat fungsi Dewan Komisaris dalam mengkaji sistem manajemen risiko yang disusun Perusahaan dan memastikan penerapan sistem tersebut berjalan sesuai dengan tujuannya, serta menilai toleransi risiko yang dapat diambil oleh Perusahaan.

Sesuai Piagam Komite Kebijakan Risiko PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, Komite Kebijakan Risiko mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk:

1. Membantu Dewan Komisaris dalam mengkaji sistem manajemen risiko yang terintegrasi telah disusun dan diimplementasikan oleh Perusahaan serta menilai toleransi risiko yang dapat diambil Perusahaan.
2. Melakukan evaluasi atas perencanaan pengurusan Perusahaan dan tingkat risikonya serta evaluasi terhadap tingkat risiko yang oleh Direksi dimintakan persetujuan atau tanggapan tertulis dari Dewan Komisaris.
3. Menerima laporan dari perusahaan dan apabila diminta oleh Dewan Komisaris maka Komite Kebijakan Risiko akan mengkaji dan mengidentifikasi kemungkitan adanya risiko dan dampak yang berpotensial mempengaruhi kinerja Perusahaan.
4. Membuat rencana kerja tahunan Komite Kebijakan Risiko yang diselaraskan dengan *Enterprise Risk Management* (ERM) atau Unit Kerja Manajemen Risiko yang dikelola oleh Direksi.
5. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Dewan Komisaris yang terkait dengan risiko Perusahaan.
6. Melaporkan hasil-hasil kerja kepada Dewan Komisaris.
7. Merekomendasikan dan mengkaji *Risk Philosophy* Perusahaan.
8. Merekomendasikan *Risk Profile* dan *Risk Appetite* Perusahaan.
9. Memastikan terbentuknya dan terlaksananya unit Kerja Manajemen Risiko yang efektif dan efisien.

RISK POLICY COMMITTEE

Risk Policy Committee is established by the Board of Commissioners in order to assist and strengthen the functions of the Board of Commissioners in reviewing the risk management system of the Company and ensuring the implementation of the system is in accordance with the objectives, and assessing risk tolerance that can be taken by the Company.

Pursuant to the Risk Policy Committee Charter of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, the Risk Policy Committee has the duty and responsibility of:

1. Assisting the Board of Commissioners in reviewing the integrated risk management system as prepared and implemented by the Company and assessing the risk tolerance that can be taken by the Company.
2. Evaluating the management plan of the Company and its risk level, and evaluating the risk levels submitted by the Board of Directors for approval or written response from the Board of Commissioners.
3. Receiving reports from the Company and upon request by the Board of Commissioners, the Risk Policy Committee will review and identify the potential risks and impacts that might affect the Company's performance.
4. Preparing annual work plan of the Risk Policy Committee, aligned with the Enterprise Risk Management (ERM) or the Risk Management Unit managed by the Board of Directors.
5. Carrying out other tasks from the Board of Commissioners relevant to the Company's risk.
6. Reporting results to the Board of Commissioners.
7. Providing recommendation for and reviewing Company's Risk Philosophy.
8. Providing recommendation for Company's Risk Profile and Risk Appetite.
9. Ensuring the establishment ad the implementation of effective and efficient Risk Management Unit.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

10. Memastikan bahwa Perusahaan memiliki Sistem Manajemen Risiko yang lengkap (terintegrasi) dan mengikuti prinsip kehati-hatian.
11. Memastikan keselarasan visi, misi dan tujuan usaha Perusahaan dengan mempertimbangkan risiko terkait.
12. Memastikan kerangka Sistem Manajemen Risiko yang telah ditetapkan, ditaati dan digunakan sebagai landasan mengelola risiko-risiko yang dihadapi Perusahaan.
13. Memastikan strategi bisnis yang ditetapkan Direksi telah disusun sesuai dengan sifat dan besarnya risiko yang dihadapi Perusahaan.
14. Memastikan adanya pengawasan yang memadai terhadap peluncuran program baru/sistem/proses yang signifikan atau besar.

Biografi Komite Kebijakan Risiko
Biografi singkat Komite Kebijakan Risiko dapat dilihat pada bagian Data Perusahaan dalam buku Laporan Tahunan ini.

Independensi Anggota Komite Kebijakan Risiko
Komite Kebijakan Risiko diketuai oleh Komisaris dan dua anggota yang profesional yang berasal dari luar Perusahaan. Anggota Komite Kebijakan Risiko memiliki kemampuan di bidang manajemen risiko dan telah memperoleh *certified risk* manajemen profesional. Anggota Komite Kebijakan Risiko tidak memiliki usaha atau memiliki saham pada perusahaan yang mempunyai hubungan bisnis dengan Perusahaan. Masa jabatan komite adalah 2 (dua) tahun dan hanya dapat diperpanjang satu kali. Komite Kebijakan risiko telah melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya secara profesional dan independen.

Pelaksanaan Program Kerja Komite Kebijakan Risiko 2011
A. Dasar Penugasan
Surat Keputusan Dewan Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) Nomor JKTDU/SKEP/5045/08 tanggal 1 November 2008 tentang Pembentukan Komite Kebijakan Risiko PT Garuda Indonesia (Persero) yang diperpanjang dengan Surat Keputusan Dewan Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) Nomor JKTDU/SKEP/2063/10

10. Ensuring that the Company has an integrated Risk Management System and adhere to the principles of prudence.
11. Ensuring the alignment between vision, mission and business objective by taking into account the related risks.
12. Ensuring that the framework of established Risk Management System is complied and implemented as the basis in managing Company's risks.
13. Ensuring that the business strategy established by the Board of Directors is in accordance with the characteristic and magnitude of the risks.
14. Ensuring sufficient supervision over launching of new significant or major program/system/process.

Biographies of the Risk Policy Committee
The brief biography of the Risk Policy Committee is described in the Company Data section in this Annual Report.

Independence of the Risk Policy Committee
The Risk Policy Committee is chaired by a Commissioner, and two members of which are professional from outside Company. Members of the Risk Policy Committee have the expertise in the field of risk management and have obtained the certified risk management. No member of the Risk Policy Committee have any business or share ownership in Companies that have business relation with the Company. The tenure of the member of the Committee is 2 (two) years

Implementation of the Risk Policy Committee's 2011 Work Program
A. Basis of Assignment
The Decree of the Board of Commissioners of PT Garuda Indonesia (Persero) No. JKTDU / SKEP/5045/08 dated November 1, 2008 on the Establishment of the Risk Policy Committee of PT Garuda Indonesia (Persero) jo. the Decree of the Board of Commissioners of PT Garuda Indonesia (Persero) No. JKTDU /SKEP/2063/10 dated 1

tanggal 1 November 2010 tentang Perpanjangan Masa Tugas Ketua dan Anggota Komite Kebijakan Risiko PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

B. Periode Laporan
Periode pelaporan adalah 1 (satu) tahun, yaitu pelaporan pelaksanaan kegiatan selama Januari sampai dengan Desember 2011.

C. Susunan Keanggotaan
Susunan keanggotaan Komite Kebijakan Risiko PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk adalah sebagai berikut:

Ketua : Sahala Lumban Gaol
Anggota : Asril Fitri Syamas
Lily Sihombing

D. Frekuensi Rapat
Komite Kebijakan Risiko mengadakan rapat rutin dengan Unit *Enterprise Risk Management* Perusahaan. Selain itu, sesuai dengan kebutuhan Komite Kebijakan Risiko juga mengadakan atau menghadiri rapat lain dengan unit kerja internal maupun dengan Dewan Komisaris maupun Direksi PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

Selama tahun 2011, total pertemuan yang diadakan Komite Kebijakan Risiko sebanyak 38 kali baik rapat internal Komite maupun rapat Komite dengan Dewan Komisaris dan Komite Komisaris lainnya serta Komite dengan manajemen. Junlah rapat dan tingkat kehadiran Komite Kebijakan Risiko tercantum pada tabel di bawah ini.

November 2010 on the Extention of Tenure of the Chairman and Member of Risk Policy Committee of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

B. Reporting Period
The Reporting Period is 1 (one) year, from January to December 2011.

C. Composition of Membership
The Composition of Membership of the Risk Policy Committee of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk is as follow:

Chairman : Sahala Lumban Gaol
Member : Asril Fitri Syamas
Lily Sihombing

D. The Risk Policy Committee Meeting
The Risk Policy Committee holds regular meetings with Enterprise Risk Management Unit of Garuda Indonesia. In addition, whenever it is deemed necessary, the Risk Policy Committee can hold or attend another meeting with the internal units and with the Board of Commissioners and Board of Directors of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

In 2011, the Risk Policy Committee has convened meeting 38 times, including internal meetings, meetings with Board of Commissioners and other committees under the Board of Commissioners, and meetings with the Management of the Company. Number of meeting and level of attendance of the Chairman/Member of the Committee at each meeting referred above are as follows

Jumlah dan Kehadiran Rapat Komite Kebijakan Risiko Tahun 2011
Number of Meeting and Level of Attendance of the Risk Policy Committee in 2011

Nama Name	Jabatan Position	Rapat Internal Komite Internal Meeting	Tingkat Kehadiran Level of Attendance	Rapat Lainnya Other Meeting	Tingkat Kehadiran Level of Attendance
Sahala Lumban Gaol	Ketua Chairman	10	100%	11	39%
Asril Fitri Syamas	Anggota Member	10	100%	28	100%
Lily Sihombing	Anggota Member	10	100%	26	93%

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

E. Pelaksanaan Penugasan
Selama periode 1 Januari 2011-31 Desember 2011, berdasarkan Rencana Kerja yang telah disusun, Komite Kebijakan Risiko telah melaksanakan beberapa pekerjaan yang secara garis besar adalah sebagai berikut:

1. Melakukan pembahasan Laporan Kegiatan KKR dengan Dewan Komisaris.
2. Melakukan koordinasi dan pembahasan bersama dengan komite lain di bawah Dewan Komisaris mengenai batasan kewenangan Dewan Komisaris dan Direksi.
3. *Monitoring* dan evaluasi atas pengembangan dan penerapan Sistem Manajemen Risiko Perusahaan.
4. Membantu Unit ERM dalam menjalankan kegiatan program kerja unit ERM.
5. Melakukan analisa risiko 3 dari 5 *Top Risk* berdasarkan *Corporate Risk* tahun 2010 yang disempurnakan pada tahun 2011, yaitu:
   - *IT System Availability*
   - *Market Share*
   - *Brand Image and Reputation*

   Adapun 2 risiko lainnya adalah risiko finansial yang analisanya dilakukan oleh Komite Audit, dan risiko *crew availability* akan menjadi agenda kerja di tahun 2012.
6. Menganalisa risiko usaha 4 SBU dan memonitor program ERM dalam penyusunan *risk register* dan *risk response* atas risiko 4 SBU, yaitu:
   - SBU Citilink telah dilaksanakan.
   - SBU Haji, belum terlaksana karena kegiatan evaluasi yang dijadwalkan KKR bertepatan dengan pelaksanaan kegiatan kerja SBU dalam persiapan dan penyelenggaraan haji, sehingga SBU Haji rencananya akan dilaksanakan pada Februari 2012.
   - SBU Cargo, telah dilaksanakan.
   - SBU GSM, telah dilaksanakan.
7. Menindaklanjuti penugasan langsung dari Dewan Komisaris:
   - Evaluasi Kinerja Area Jepang, Korea dan Cina (JKC), telah dilaksanakan.

E. The Implementation of Assignment
During the period of 1 January 2011-31 December 2011, based on its Work Plan, in outline, the Committee has undertaken the following actions:

1. To discuss the report of KKR activities with the Board of Commissioners.
2. To coordinate and to discuss with other committees under the Board of Commissioners on the limits of authority of BoC and BoD.
3. Monitoring and evaluating the development and the implementation of Risk Management System.
4. To assist ERM Unit in carrying out its program activities.
5. To conduct risk analysis on 3 out of 5 Top Risks based on 2010 Corporate Risk, which was improved in 2011, namely:
   - IT System Availability
   - Market Share
   - Brand Image and Reputation

   While the other risks, the Financial Risk analysis conducted by the Audit Committee, and the Crew Availability risk will be on the agenda of work in 2012.
6. To analyze four SBU business risks, and monitor the ERM program in the preparation of risk registers and risk response to the risk of 4 SBU, namely:
   - SBU Citilink, accomplished.
   - SBU Hajj, has not been accomplished due to the evaluation schedule was coincide with the activities of the preparation and execution of Hajj pilgrimage. SBU Hajj is rescheduled to be held in February 2012.
   - Cargo SBU, accomplished.
   - SBU GSM, accomplished.
7. Following up on direct assignment from the Board of Commissioners:
   - Evaluation on the performance of the Area of Japan, Korea and China (JKC), accomplished.

- Kajian dan tanggapan atas Surat Direktur Utama Nomor GARUDA/JKTDZ-20591/11 tanggal 9 Desember 2011 perihal Permohonan Persetujuan Perubahan Organisasi Induk PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk telah dilaksanakan.
- Kajian dan tanggapan atas surat Ketua Umum Ikatan Awak Kabin Garuda Indonesia (IKAGI) Nomor IKAGI/0156/XII/2011 tanggal 14 Desember 2011 perihal Keberatan, yang intinya keberatan atas Penutupan *Salary Adjustment* 2011 oleh Manajemen Perusahaan.

- Review and response to the Letter of President Director No. GARUDA/JKTDZ-20591/11 dated December 9, 2011, concerning the Application for Approval of Organizational Change of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, accomplished.
- Review and response to the Letter of the Chairman of the Garuda Indonesia Cabin Crew Union (IKAGI) No. IKAGI/0156/XII/2011 dated December 14, 2011 concerning the objection to the Suspension of Salary Adjustment in 2011 by the Company Management.

KOMITE KEBIJAKAN *CORPORATE GOVERNANCE*

Komite Kebijakan *Corporate Governance* merupakan suatu Komite yang dibentuk oleh Dewan Komisaris dengan tujuan untuk membantu dan memperkuat fungsi Dewan Komisaris dalam mengkaji kebijakan *corporate governance* yang berlaku di Perusahaan secara menyeluruh dan memastikan penerapan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance* dilaksanakan secara konsisten di lingkungan Perusahaan.

Sesuai Piagam Komite Kebijakan *Corporate Governance* PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, Komite Kebijakan *Corporate Governance* mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk membantu Dewan Komisaris untuk mengkaji kebijakan GCG yang berlaku di Perusahaan secara menyeluruh serta menilai konsistensi penerapannya, termasuk namun tidak terbatas pada:

1. Menyusun Piagam Komite serta memutakhirkannya dari waktu ke waktu sesuai dengan perkembangan bisnis dan kebutuhan Perusahaan.
2. Memastikan mekanisme pengawasan yang mendukung terselenggaranya pengelolaan/pengurusan Perusahaan sesuai dengan peraturan dan perundangan yang berlaku serta Anggaran Dasar.
3. Meninjau dan mengkaji ulang secara berkala prinsip-prinsip dan persyaratan-persyaratan *Corporate Governance* yang berlaku di Perusahaan dan memastikan bahwa prinsip-prinsip dan persyaratan-persyaratan tersebut masih relevan serta telah dilaksanakan sepenuhnya di Perusahaan.

CORPORATE GOVERNANCE POLICY COMMITTEE

The Corporate Governance Policy Committee is a Committee established by the Board of Commissioners in order to assist and strengthen the functions of the Board of Commissioners in performing comprehensive review of corporate governance policies at the Company and to ensure the consistency of their implementation within the Company.

In accordance with the Charter of the Corporate Governance Policy Committee of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, the Committee has the duty and responsibility to assist the Board of Commissioners in performing comprehensive review of GCG policies at the Company, as well as to assess the consistency of their implementation, including but not limited to:

1. Preparing the Committee's Charter and updating it time after time to suit the business growth and the needs of the Company.
2. Ensuring the supervisory mechanisms that support the management of the Company in accordance with the applicable rules and regulations and the Articles of Association.
3. Periodically performing evaluation and review of the principles and requirements of the Corporate Governance applied at the Company and ensuring that they are still relevant and fully implemented at the Company.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

4. Mengidentifikasi adanya benturan kepentingan yang mungkin akan atau sedang dialami oleh setiap anggota Dewan Komisaris atau Direksi serta memberikan rekomendasi kepada Dewan Komisaris mengenai tindakan atau sikap yang perlu diambil sebagai akibat benturan kepentingan yang akan atau sedang dihadapi tersebut.
5. Memastikan dilakukannya *assessment* atas implementasi GCG di Perusahaan, baik yang dilakukan sendiri (*self assessment*) ataupun yang dilakukan dengan dibantu oleh konsultan eksternal.
6. Mengkaji ulang secara berkala Anggaran Dasar Perusahaan dan dokumen kebijakan yang terkait dengan implementasi GCG (dalam hal ini termasuk Pedoman Tata Kelola Perusahaan) serta merekomendasikan kepada Dewan Komisaris perubahan-perubahan yang dianggap perlu.
7. Mengkaji ulang secara berkala prosedur-prosedur yang berlaku di Perusahaan dan rencana Rapat Umum Pemegang Saham, untuk memastikan bahwa hak-hak Pemegang Saham sepenuhnya terlindungi dan informasi-informasi seputar Perusahaan dapat disajikan sesuai kebutuhan.
8. Melakukan kajian khusus atas isu yang berkembang di Perusahaan atas dasar penugasan dari Dewan Komisaris.

Biografi Komite Corporate Governance
Biografi singkat Komite Corporate Governance dapat dilihat pada bagian Data Perusahaan dalam buku Laporan Tahunan ini.

Independensi Anggota Komite Corporate Governance
Komite Kebijakan Corporate Governance diketuai oleh Komisaris dan dua anggota yang profesional yang berasal dari luar Perusahaan. Anggota Komite Kebijakan Corporate Governance memiliki kemampuan dan pengalaman di bidang tata kelola Perusahaan. Anggota Komite Kebijakan Corporate Governance tidak memiliki usaha atau memiliki saham pada perusahaan yang mempunyai hubungan

4. Identifying any possibility and actual conflict of interest faced by each member of the Board of Commissioners or the Board of Directors and providing recommendations to the Board of Commissioners on the actions or stance toward that conflicts of interest which will or is being faced by them.
5. Ensuring the assessment on the implementation of GCG in the Company, either through self-assessment or conducted by external consultant.
6. Periodically reviewing the Articles of Association and policy documents related to the implementation of GCG (in this case including the Code of Corporate Governance) and providing recommendation to the Board of Commissioners on necessary changes.
7. Periodically reviewing the procedures applied in the Company and the plan for Annual General Meeting of Shareholders, to ensure that the rights of shareholders are protected and the information about the Company is presented as needed.
8. Conducting special studies on the issues in Garuda Indonesia upon the assignment from the Board of Commissioners.

Biographies of the Corporate Governance Policy Committee
The brief biography of the Corporate Governance Policy Committee is described in the Company Data section in this Annual Report.

Independence of the Corporate Governance Policy Committee
The Corporate Governance Policy Committee is chaired by a Commissioner, and two members of which are professionals from outside Company. Members of the Corporate Governance Policy Committee have the expertise and experience in the field of corporate governance policy. No member of the Corporate Governance Policy Committee have any business or share ownership in Companies that

bisnis dengan Garuda Indonesia. Masa jabatan komite adalah 2 (dua) tahun dan hanya dapat diperpanjang satu kali. Komite Kebijakan Corporate Governance telah melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya secara professional dan independen.

Pelaksanaan Program Kerja Komite Kebijakan Corporate Governance 2011

A. Dasar Penugasan
Keputusan Dewan Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) Nomor JKTDU/SKEP/5045/08 tanggal 1 November 2008 tentang Pembentukan Komite Kebijakan *Corporate Governance* PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk yang diperpanjang dengan Surat Keputusan Dewan Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Nomor JKTDU/SKEP/2064/10 tanggal 1 November 2010 tentang Perpanjangan Masa Tugas Ketua dan Anggota Komite Kebijakan *Corporate Governance* PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

B. Periode Laporan
Periode pelaporan adalah 1 (satu) tahun, yaitu pelaporan pelaksanaan kegiatan selama Januari sampai dengan Desember 2011.

C. Susunan Keanggotaan
Susunan keanggotaan Komite Kebijakan *Corporate Governance* PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk adalah sebagai berikut:
Ketua : Wendy Aritenang
Anggota : Gendut Suprayitno
Anggota : Bambang Budiana (mengundurkan diri per 24 November 2011)

D. Frekuensi Rapat
Komite Kebijakan *Corporate Governance* mengadakan rapat rutin dengan Unit Kerja GCG *Implementation* Perusahaan. Selain itu, sesuai dengan kebutuhan Komite Kebijakan *Corporate Governance* juga mengadakan atau menghadiri rapat lain dengan unit kerja internal maupun dengan Dewan Komisaris maupun Direksi Perusahaan.

Selama 2011, total pertemuan yang diadakan Komite Kebijakan *Corporate Governance* sebanyak 18 kali dengan tingkat kehadiran sesuai tabel berikut:

have business relation with the Company. The tenure of the member of the Committee is 2 (two) years.

Implementation of the Corporate Governance Policy Committee's 2011 Work Program

A. Basis of Assignment
The Decree of the Board of Commissioners of PT Garuda Indonesia (Persero) No. JKTDU / SKEP/5045/08 dated November 1, 2008 on the Establishment of Corporate Governance Policy Committee of PT Garuda Indonesia (Persero) jo. the Decree of the Board of Commissioners of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk No. JKTDU/ SKEP/2064/10 dated November 1, 2010 on the Extension of Tenure of the Chairman and Member of Corporate Governance Policy Committee of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

B. Reporting Period
The Reporting Period is 1 (one) year, from January to December 2011.

C. Composition of Membership
The Composition of Membership of the Corporate Governance Policy Committee of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk is as follow:
Chairman : Wendy Aritenang
Member : Gendut Suprayitno
Member : Bambang Budiana (resigned per 24 November 2011)

D. Meeting Frequency
The Corporate Governance Policy Committee holds regular meeting with GCG Implementation Units of Garuda Indonesia. In addition, whenever it is deemed necessary, the Corporate Governance Policy Committee can hold or attend another meeting with the internal units as well as with the Board of Commissioners and Board of Directors of the Company.

In 2011 the Corporate Governance Policy Committee has convened meeting 18 times, level of attendance as follows:

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Jumlah dan Kehadiran Rapat Komite Kebijakan *Corporate Governance* Tahun 2011
Number of Meeting and Level of Attendance of the Coporate Governance Policy Committee in 2011

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat Number of Meeting	Kehadiran Attendance	%
Wendy Aritenang	Ketua Chairman	18	18	100%
Gendut Suprayitno	Anggota Member	18	17	94%
Bambang Budiana*	Anggota Member	18	17	94%

* Mengundurkan diri per 24 November 2011 Resigned per 24 November 2011

E. Pelaksanaan Penugasan
Selama periode 1 Januari 2011-31 Desember 2011, berdasarkan Rencana Kerja yang telah disusun, Komite Kebijakan *Corporate Governance* telah melaksanakan beberapa pekerjaan yang secara garis besar adalah sebagai berikut:

1. Memberikan pengarahan dan konsultasi kepada Unit GCG dalam menyusun *Code of Corporate Governance* dan sistem pengendalian gratifikasi.
2. Memberikan pengarahan dan konsultasi kepada unit GCG mengenai tindak lanjut WBS, finalisasi *Code of Corporate Governance, Self Assessment*, pernyataan benturan kepentingan dan *Corporate Manual, Document Management, IT Governance*.
3. Menyelenggarakan rapat koordinasi antar Komite Dewan Komisaris untuk menyelaraskan program Komite Dewan Komisaris tahun 2011.
4. Memberikan pengarahan dan konsultasi kepada Tim Penyusunan *Annual Report Award* 2010.
5. Melakukan kajian atas ketentuan dan perundang-undangan yang terkait dengan kewajiban penyampaian laporan sebagai implikasi perubahan status perusahaan terbuka.
6. Membahas isu-isu yang terkait dengan pelaksanaan pengadaan barang dan jasa di lingkungan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.
7. Membuat *Corporate Governance Review* tentang Transaksi Material dan merekomendasikan kepada Dewan Komisaris:

E. The Implementation of Assignment
During the period of 1 January 2011-31 December 2011, based on its Work Plan, in outline, the Corporate Governance Policy Committee has undertaken the following actions:

1. Provided guidance and consultation to the GCG Units in preparing the Code of Corporate Governance and gratuities control system.
2. Provided guidance and consultation to the GCG Units on the follow-up of WBS, finalization of the Code of Corporate Governance, Self Assessment, Statement of Conflict of Interest and Corporate Manual, Document Management, IT Governance.
3. Held coordination meeting between the The committees under Board of Commissioners to align the 2011 program of the committees under BoC.
4. Provided guidance and consultation to the 2010 Annual Report Award Team.
5. Conducted review of the rules and regulations related to the obligation to submit reports as the implications of the new status as a public company.
6. Discussed issues relating to the procurement of goods and services within the PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.
7. Created a Corporate Governance Review on the Material Transaction and provided recommendation to the Board:

a. Menetapkan kriteria/batasan mengenai pengadaan barang dan jasa yang bersifat substansial sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat 3 Peraturan menteri BUMN Nomor PER05/MBU/2008 tanggal 3 September 2008 dengan mempertimbangkan usulan-usulan yang disampaikan oleh Direksi.
b. Menetapkan kriteria/batasan mengenai transaksi material yang sesuai dengan kondisi PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. dengan patokan maksimal sesuai Peraturan Nomor IX.E.2 dari Keputusan Badan Pengawas Pasar Modal Nomor KEP-05/PM/2000 tanggal 13 Maret 2000.
c. Menetapkan batasan-batasan perbuatan Direksi yang memerlukan/tidak memerlukan persetujuan Dewan Komisaris sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 12 ayat 7a, 7b, 7d, 7i, 7k dan 7p Anggaran dasar PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

8. Memberikan pengarahan dan konsultasi kepada Unit GCG mengenai mekanisme komunikasi dengan Kantor Kementerian BUMN sehubungan dengan status Perusahaan sebagai perusahaan terbuka.
9. Memberikan pengarahan dan konsultasi kepada Unit GCG mengenai *Corporate Governance Structure, Capital Market Award*, Tindak lanjut laporan WBS, beban Kerja Unit GCG, dan *benchmark* GCG.
10. Membuat *Corporate Governance Review* tentang Pembelian Pesawat Terbang Airbus A330-200 dan membahasnya dengan Unit Sekretaris Perusahaan dan Konsultan Hukum yang ditunjuk.
11. Melakukan pertemuan dengan Komisaris Utama PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk dalam rangka studi banding penerapan GCG di PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk yang hasil pembahasannya telah dilaporkan kepada Dewan Komisaris.
12. Memberikan pengarahan dan konsultasi kepada Unit GCG dalam hal persiapan keikutsertaan dalam Program Riset dan Pemeringkatan CGPI 2011 dan persiapan pembuatan Laporan Tahunan Perusahaan 2011.

a. Determine the criteria/restrictions on the procurement of substantial goods and services as stipulated in Article 7 paragraph 3 of the Minister of SOE Regulation No. PER05/MBU/2008 dated 3 September 2008 with considering the proposals submitted by the Board of Directors.
b. Determine criteria/restrictions regarding material transactions in accordance with the conditions of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. With a maximum amount set in the Rule No. IX.E.2 from the Bapepam Decree No. KEP-05/PM/2000 dated March 13, 2000.
c. Setting the restrictions on BoD actions that require/not require approval from the Board of Commissioners referred to Article 12, paragraph 7a, 7b, 7d, 7i, 7k, and 7p of the Articles of Association of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

8. Provided guidance and consultation to the GCG Units on the mechanism of communication with the Ministry of SOE related to the Company's status as a public company.
9. Provided guidance and consultation to the GCG Units on the Corporate Governance Structure, Capital Market Award, Follow-up WBS Report, Work Load of GCG Units, and GCG benchmarks.
10. Created Corporate Governance Review on the Purchasing of Airbus A330-200 and discuss it with the Corporate Secretary and the appointed Legal Counsel.
11. Conducted a meeting with the President Commissioner of PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) in the framework on the GCG comparative study GCG at PT Telekomunikasi Indonesia (Persero). The discussion result has been reported to the Board of Commissioners.
12. Provided guidance and consultation to the GCG Units in preparation for the participation in the 2011 CGPI Research and Rating Program and preparation of the Company's 2011 Annual Report.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

13. Memberikan pengarahan dan konsultasi kepada Unit GCG mengenai pengukuhan Peraturan Menteri BUMN Nomor PER-01/MBU/2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang baik pada BUMN.
14. Melakukan kunjungan kerja ke kantor cabang Makassar, Surabaya, Sydney, Tokyo, dan Beijing bersama dengan Dewan Komisaris dan Komite lainnya.
15. Melakukan koordinasi dengan Komite Kebijakan Risiko dan Unit ERM serta Unit GCG mengenai pembahasan *draft* Pedoman Manajemen Risiko.

13. Provided guidance and consultation to the GCG Units on the ratification of the Minister of SOE Regulation No. PER-01/MBU/2011 on the Application of Good Corporate Governance in SOEs.
14. Conducted official visit to the branch offices in Makassar, Surabaya, Sydney, Tokyo, and Beijing together with the Board of Commissioners and other Committees.
15. Conducted coordination with the Risk Policy Committee, ERM units, and GCG Units on the draft of the Guidelines for Risk Management.

KOMITE NOMINASI DAN REMUNERASI

Komite mempunyai tugas untuk membantu Dewan Komisaris dalam mengkaji kebijakan nominasi & remunerasi yang berlaku di PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk 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 PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk;
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 PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk;
   b. Menentukan rincian tugas (*job description*) dan persyaratan penunjukkan, 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;

NOMINATION AND REMUNERATION COMMITTEE

Nomination & Remuneration Committee has the duty to assist the Board of Commissioners in reviewing the nomination and remuneration policies in PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk comprehensively and assessing the consistency of its implementation, including but not limited to the following matters:

1. To prepare Committee's Charter and to update it from time to time in line with the business growth and the needs of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk;
2. The task of the Committee in terms of nominations:
   a. Reviewing the composition and size of membership of the Board of Commissioners and the Board of Directors to ensure that members of the Board of Commissioners and the Board of Directors have adequate expertise and come from various backgrounds needed by PT Garuda Indonesia (Persero);
   b. Specifying the job description and the requirements for the appointment, including the criteria for President Commissioner, Commissioner, President Director and Member of the Board of Directors;
   c. Preparing and providing recommendation of transparent nomination and performance evaluation system of the Board of Commissioners and the Board of Directors, to be submitted for approval from the AGMS;

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. Memastikan proses sukses Dewan Komisaris dan Direksi berjalan sesuai ketentuan dan perundang-undangan yang berlaku, transparan dan akuntabel;
f. Mengkaji sistem manajemen karir yang diterapkan di Garuda Indonesia Groups 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 menarik dan dapat memotivasi Dewan Komisaris dan Direksi didalam menjalankan Perusahaan sesuai dengan target yang telah ditentukan oleh Pemegang Saham;
      ii. Format remunerasi yang sedemikian rupa sehingga dapat menghubungkan dan menilai keberhasilan penghargaan yang didapat Perusahaan dengan kinerja individual baik 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;
      iv. Merekomendasikan gaji, tantiem, santunan purna jabatan dan kompensasi bagi Dewan Komisaris, Sekretaris Dewan Komisaris dan Direksi.

d. Preparing succession plan for the Boards of Commissioners and the Boards of Directors, including recommending necessary in the eventuality of vacant position of the Board of Commissioners and / or Directors;
e. Ensuring the succession process of the Board of Commissioners and / or Directors is in accordance with the provision;
f. Conducting review on the career management system in Garuda Indonesia Group and providing recommendation for improvement and alignment.

3. The task of the Committee in terms of remuneration:
   a. Preparing and providing recommendation on the remuneration of the Board of Commissioners and the Board of Directors, to be submitted for approval from the AGMS; The aspects include but not limited to the following matters:
      i. The attractive format of remuneration that can motivate the Board of Commissioners and the Board of Directors in managing the Company in accordance with the targets set by the Shareholders;
      ii. Formatting the remuneration in such a way that can correlate and asses the success/awards obtained by the Company with the individual performance of the Directors and the Commissioners;
      iii. Policy, levels and structures of remuneration that align the interests/ needs of the Board of Directors and the Board of Commissioners with the demands and the target set by shareholders;
      iv. Providing recommendation for salaries, bonuses, retirement benefits and compensation for the Board of Commissioners, the Secretary of the Board of Commissioners and the Board of Directors;

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

b. Merekomendasikan manfaat (*benefit*) lain bagi Dewan Komisaris dan Direksi;
c. Membantu Komisaris Utama dalam menyusun pengungkapan remunerasi Dewan Komisaris dan Direksi secara individual dan bersama-sama di dalam Laporan Tahunan Perusahaan;
d. Mempertimbangkan hal-hal lain berkaitan dengan remunerasi atau syarat pekerjaan yang diberiakukan bagi Dewan Komisaris dan Direksi;
e. Memberikan rekomendasi tentang sistem kompensasi serta manfaat lainnya dalam hal dilakukannya program pengurangan pegawai;
f. Senantiasa melakukan studi banding, survei dan penelitian dalam rangka mengembangkan sistem remunerasi bagi Dewan Komisaris dan Direksi;
g. Mengkaji sistem pemberian imbalan yang berlaku di Garuda Indonesia Groups dan merekomendasikan upaya perbaikan dan penyelarasannya.

b. Providing recommendations regarding other benefits for the Commissioners and Directors;
c. Assist the President Commissioner in preparing the disclosure of remuneration of the Board of Commissioners and the Board of Directors, individually and jointly in the Annual Report of the Company;
d. Taking into account other matters relating to remuneration or employment conditions that apply to the Board of Commissioners and the Board of Directors;
e. Providing recommendations regarding the compensation system and other benefits in the eventuality of employee rationalization;
f. Continuously performing comparative studies, surveys and research in order to develop the system of remuneration for the Board of Commissioners and the Board of Directors;
g. Assessing the existing reward system in Garuda Indonesia Group and recommending the improvement and alignment:

Biografi Komite Nominasi dan Remunerasi
Biografi singkat Komite Nominasi dan Remunerasi dapat dilihat pada bagian Data Perusahaan dalam buku Laporan Tahunan ini.

Biographies of the Nomination & Remuneration Committee
The brief biography of the Nomination & Remuneration Committee is described in the Company Data section in this Annual Report.

Independensi Anggota Komite Nominasi dan Remunerasi
Komite Nominasi dan Remunerasi diketuai oleh Komisaris Utama dan satu Komisaris independen. Anggota Komite Nominasi dan Remunerasi tidak memiliki usaha atau memiliki saham pada perusahaan yang mempunyai hubungan bisnis dengan Perusahaan. Masa jabatan komite adalah 2 (dua) tahun dan hanya dapat diperpanjang satu kali. Komite Nominasi dan Remunerasi melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya secara profesional dan independen.

Independence of the Nomination & Remuneration Committee
The Nomination & Remuneration Committee is chaired by the President Commissioner, and one Independent Commissioner. No member of the Nomination & Remuneration Committee have any business or share ownership in Companies that have business relation with the Company. The tenure of the member of the Committee is 2 (two) years and can be extended 1 time only. The member of the Nomination & Remuneration Committee discharges their duties and independence in professional manner and independent.

Pelaksanaan Program Kerja Komite Nominasi dan Remunerasi 2011

A. Dasar Penugasan
Surat Keputusan Dewan Komisaris Nomor JKTDU/SKEP/2034/10 tanggal 1 Juli 2010 tentang Pembentukan Komite Nominasi dan Remunerasi PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

B. Periode Laporan
Periode pelaporan adalah 1 (satu) tahun, yaitu pelaporan pelaksanaan kegiatan selama Januari sampai dengan Desember 2011.

C. Susunan Keanggotaan
Susunan keanggotaan Komite Nominasi dan Remunerasi PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk adalah sebagai berikut:

Ketua : Hadiyanto
Anggota : Abdulgani (mengundurkan diri per 1 April 2011)
Adi Rahman Adiwoso

Adi Rahman Adiwoso efektif menjadi anggota Komite Nominasi dan Remunerasi terhitung mulai tanggal 1 April 2011.

D. Frekuensi Rapat
Selama 2011, total pertemuan yang diadakan Komite Nominasi dan Remunerasi sebanyak 5 kali dengan tingkat kehadiran sesuai tabel berikut:

Implementation of the Nomination & Remuneration Committee Committee's 2011 Work Program

A. Basis of Assignment
The Decree of the Board of Commissioners No. JKTDU/SKEP/2034/10 dated July 1, 2008 on the Establishment of Nomination & Remuneration Committee of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

B. Reporting Period
The Reporting Period is 1 (one) year, from January to December 2011.

C. Composition of Membership
The Composition of Membership of the Nomination & Remuneration Committee of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk is as follow:

Chairman : Hadiyanto
Member : Abdulgani (resigned 1 April 2011)
Adi Rahman Adiwoso

The appointment of Adi Rahman Adiwoso as member of Nomination & Remuneration Committee is effective since 1 April 2011.

D. Meeting Frequency
In 2011 the Nomination & Remuneration Committee has convened meeting 5 times, with level of attendance as follows:

Jumlah dan Kehadiran Rapat Komite Nominasi dan Remunerasi Tahun 2011
Number of Meeting and Level of Attendance of the Nomination and Remuneration Committee in 2011

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat Number of Meeting	Kehadiran Attendance	%
Hadiyanto	Ketua Chairman	5	5	100%
Abdulgani*	Anggota Member	5	1	20%
Adi Rahman Adiwoso	Anggota Member	5	4	80%

* Mengundurkan diri per 1 April 2011 Resigned per 1 April 2011

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

E. Pelaksanaan Penugasan
Selama periode 1 Januari 2011-31 Desember 2011, berdasarkan Rencana Kerja yang telah disusun, Komite Nominasi dan Remunerasi telah melaksanakan beberapa pekerjaan yang secara garis besar adalah sebagai berikut:
1. Melakukan pertemuan internal Komite Nominasi dan Remunerasi serta pertemuan antar Komite.
2. Melakukan evaluasi terkait remunerasi Direksi dan Dewan Komisaris Perusahaan dengan mengacu kepada ketentuan Peraturan Menteri Negara BUMN Nomor PER-07/MBU/2010 tentang Pedoman Penghasilan Direksi, Dewan Komisaris dan Dewan Pengawas Badan Usaha Milik Negara.
3. Melakukan kajian remunerasi bagi Direksi dan Dewan Komisaris Perusahaan berdasarkan data pasar.
4. Melakukan kajian penyesuaian remunerasi Direksi dan Dewan Komisaris dengan mempertimbangkan:
   a. Aspirasi Perusahaan menjadi perusahaan kelas dunia sehingga remunerasi patut disesuaikan dengan pasar.
   b. Keberhasilan Perusahaan menjadi perusahaan publik sehingga kompleksitas perusahaan menjadi lebih rumit.
   c. Pengembangan jaringan bisnis yang lebih luas (frekuensi) dan penanganan SDM yang kompleks.
   d. Meningkatkan motivasi Direksi dalam pencapaian target perusahaan.
5. Melakukan kajian dan perhitungan tantiem bagi Direksi dan Dewan Komisaris Perusahaan untuk tahun buku 2010.
6. Mengajukan kepada Pemegang Saham Seri A Dwiwarna usulan Remunerasi (penghasilan dan tantiem 2010) Direksi dan Dewan Komisaris Perusahaan berdasarkan evaluasi dan kajian sebagaimana disebutkan dalam butir 2-4 di atas.

E. The Implementation of Assignment
During the period of 1 January 2011-31 December 2011, based on its Work Plan, in outline, the Nomination & Remuneration Committee has undertaken the following actions:
1. Internal meeting and meetings with other Committees.
2. Conducting evaluation on the remuneration of the Board of Directors and the Board of Commissioners with reference to the provisions set in the Regulation of the Minister of SOE No.PER-07/MBU/2010 on the Guidelines for the Income of Board of Directors, Board of Commissioners, Supervisory Board of the State-Owned Enterprises.
3. Reviewing the remuneration for Directors and Board of Commissioners based on market data.
4. Reviewing the adjustment of remuneration of Directors and the Board of Commissioners with considering:
   a. The Company's aspiration to become a world-class company, and hence remuneration should be adjusted accordingly.
   b. The accomplishment of being a public company, and consequently added the complexity to the Company.
   c. Development of a wider business network (frequency) and the handling of complex human resources.
   d. Increase the motivation of BoD in achieving the targets.
5. Conducted a study and calculation on the bonus for the Board of Directors and the Board of Commissioners for fiscal year 2010.
6. Submitted proposal of remuneration (2010 income and bonus) of the Board of Directors and the Board of Commissioners to the Series A Dwiwarna Shareholders, based on the evaluation and assessment as mentioned in the point 2-4 above.

KETERBUKAAN DAN AKSES INFORMASI

Sesuai dengan tata nilai Perusahaan, khususnya nilai *Honesty and Openess*, dan sejalan dengan status Perusahaan sebagai Perusahaan Publik, Perusahaan dituntut memiliki pengelolaan informasi yang transparan dan mudah diakses oleh Pemegang Saham dan *stakeholders* lainnya sehingga terbentuk kepercayaan dan dukungan kepada Perusahaan dalam mengembangkan bisnisnya.

Oleh sebab itu, dalam melakukan komunikasi kepada Pemegang Saham dan *stakeholder* terkait, Perusahaan bertekad untuk menjalankan kebijakan pengungkapan informasi yang fair (*fair disclosure information*) dengan memperhatikan prinsip *equitable treatment* dan transparansi.

Untuk dapat memberikan data dan informasi yang lebih spesifik, akurat dan sesuai dengan target segmen penerima informasi, maka Kegiatan komunikasi kepada pihak-pihak eksternal dilakukan oleh *Unit Corporate Communications, Unit Corporate Secretary* dan *Unit Investor Relations*.

Unit Corporate Communications bertanggung jawab dalam mengkoordinasikan pengelolaan informasi perusahaan kepada masyarakat umum (*public*) , baik melalui media elektronik maupun cetak, sehingga integritas dan kredibilitas atas informasi Perusahaan kepada masyarakat dapat dijaga. Data dan informasi Perusahaan juga ditempatkan pada *website* Perusahaan www.garuda-indonesia.com, agar dapat diakses dengan mudah oleh publik serta memperluas jangkauan sasaran.

Selain pemberian informasi kepada pihak eksternal, *Unit Corporate Communications* juga mengelola informasi yang diberikan kepada pihak internal perusahaan, melalui media internal Perusahaan baik cetak maupun elektronik, antara lain melalui portal Perusahaan, *email blast*, dan majalah internal Perusahaan.

Unit Investor Relations bertanggungjawab untuk menyampaikan data dan informasi Perusahaan kepada investor. Data dan informasi disampaikan

DISCLOSURE AND ACCESS TO INFORMATION

In accordance with the Corporate values, especially the Honesty and the Openness, and in line with the status as a Public Company, the Company is required to have a transparent information management and conveniently accessible to shareholders and stakeholders, in order to earn to earn trust and support for further development of the Company.

Accordingly, in its communications to shareholders and related stakeholders, the Company engaged in a policy for fair disclosure of information with due considerations to the principles of equitable treatment and transparency.

In order to provide more specific, accurate data and information, and in accordance with the target segment of the recipient information, the communication activities to external parties conducted by the Corporate Communications Unit, Corporate Secretary Unit and Investor Relations Unit.

The office of Corporate Secretary is responsible for the effective coordination of company communications through the print and electronic media, thus ensuring the integrity and credibility of company information released to the public. Company data and information also placed on the corporate website www.garuda-indonesia.com, to be accessible to the public as well as extend the range of targets.

In addition to providing information to external parties, Corporate Communications Unit also manages the information for internal parties, through internal media both print and electronic, among others the Corporate portal, email blast, and the Corporate internal magazine.

Investor Relations Unit is responsible for delivering data and corporate information to investors. Data and information is delivered through the meeting

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

melalui pertemuan dengan para analis (*analyst meeting*). Setelah pertemuan dengan para analis, perusahaan melakukan Konferensi Pers dengan berbagai media cetak maupun elektronik.

with analysts. After analysts meeting, the Company held a press conference with print and electronic media.

Aktivitas Keterbukaan Informasi Publik Tahun 2011
Activities of Public Information Disclosure in 2011

No	Kegiatan Activities	Jumlah Kegiatan Number of Activities
1.	*Analyst Visit*	30 kali times
2.	*Analyst Conference Call*	1 kali times
3.	*Analyst Meeting*	5 kali times
4.	Rapat Umum Pemegang Saham General Meeting of Shareholders	1 kali times
5.	*Non Deal Roadshow*	1 kali times
6.	Pengumuman Koran Public Announcement	
	a. Rapat Umum Pemegang Saham General Meeting of Shareholders	1 kali times
	b. Laporan Keuangan Financial Statement	4 kali times
	c. Transaksi Afiliasi Afiliation Transaction	1 kali times

Unit Corporate Secretary membuat dan menyampaikan laporan keuangan Perusahaan setiap tiga bulan kepada Bursa Efek Indonesia. Disamping itu setiap tindakan korporasi yang bersifat material juga dilaporkan kepada Bursa efek Indonesia. Data dan informasi yang telah disampaikan kepada Bursa Efek Indonesia tersebut dapat pula diakses melalui www.idxnet.co.id.

Corporate Secretary Unit prepares and submits financial statements every three months to the Indonesia Stock Exchange. In addition, Corporate Secretary Unit also reports certain material corporate actions. Data and information submitted to the Indonesia Stock Exchange can also be accessed via www.idxnet.co.id.

SEKRETARIS PERUSAHAAN

Uraian Tugas Pokok Fungsi (Tupoksi) Sekretaris Perusahaan

1. Peranan Umum
   Pada intinya, tanggung jawab utama dari Sekretaris Perusahaan adalah untuk memastikan kepatuhan Perusahaan terbuka terhadap seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dan terkait dengan kegiatan usaha Perusahaan. Khususnya, Sekretaris Perusahaan bertugas untuk memberikan pendapat kepada Direksi Perusahaan dalam memastikan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan di bidang pasar modal.

CORPORATE SECRETARY

Description of the Main Tasks of the Corporate Secretary Function

1. General Role
   In principle, the main responsibility of the Corporate Secretary is to ensure compliance in a Public Company with all prevailing laws and regulations in relation to its business activities. In particular, Corporate Secretary shall provide opinion to the Board of Directors in ensuring the Company's compliance with the rules and legislations in capital markets.

Dalam rangka melakukan tugas tersebut, sekretaris Perusahaan wajib terus mengikuti setiap perkembangan hukum, khususnya dalam sektor pasar modal (Peraturan BAPEPAM-LK No. IX.I.4). Di sisi lain, sekretaris perusahaan wajib juga bertindak sebagai penghubung antara Perusahaan terbuka, BAPEPAM-LK dengan masyarakat pemodal atau investor. Selain itu, Sekretaris Perusahaan wajib menyediakan seluruh informasi sehubungan dengan status dan kondisi Perusahaan yang diperlukan oleh investor. Untuk tujuan ini, Peraturan BEI No. I-A mewajibkan Perusahaan terbuka yang terdaftar pada papan bursa BEI untuk mengangkat Sekretaris Perusahaan dan menyediakan akses terhadap seluruh informasi material tentang Perusahaan terbuka terkait sesuai dengan prinsip keterbukaan informasi dan transparansi.

In performing these duties, Corporate Secretary shall stay up to date on every development in legislation, especially in the capital market (BAPEPAM-LK Regulation No. IX.I.4). On the other hand, Corporate Secretary shall act as liaison between Public Company, BAPEPAM-LK and investor. In addition, Corporate Secretary shall provide all material information on status and condition of the Company to investors. To this end, BEI Regulation No. I-A requires the IDX listed companies to appoint a Corporate Secretary and provide access to all material information about the Public Company to conform to the principles of information disclosure and transparency.

Untuk maksud dan tujuan yang sama, kewajiban untuk membentuk fungsi Sekretaris Perusahaan ini juga berlaku bagi Perusahaan sebagai BUMN sebagaimana diatur dalam Permen BUMN No. 01/2011. Peranan dan tanggung jawab ini tidak hanya berlaku bagi Perusahaan tetapi juga bagi seluruh Entitas Anaknya.

For the same intention and objective, the obligation to establish the Corporate Secretary function also applies to the Company as state-owned companies, pursuant to the Regulation of Minister of State-Owned Enterprises No. 01/2011. Those roles and responsibilities are applicable not only to the Company but also to the subsidiaries.

2. Tanggung Jawab Sekretaris Perusahaan
Tanggung jawab khusus Sekretaris Perusahaan pada Perusahaan berdasarkan Peraturan BEI No. I-A dan Permen BUMN No. 01/2011 adalah sebagai berikut:
    1. Memastikan bahwa Perusahaan mematuhi peraturan tentang persyaratan keterbukaan sejalan dengan penerapan prinsip-prinsip GCG;
    2. Memberikan informasi yang dibutuhkan oleh Direksi dan Dewan Komisaris secara berkala dan/atau sewaktu-waktu apabila diminta;
    3. Menyiapkan daftar khusus sehubungan dengan kepemilikan saham dan hubungan usaha dari Direksi, Dewan Komisaris dan anggota keluarga mereka masing-masing dalam Perusahaan, yang dapat menimbulkan benturan kepentingan;

2. Corporate Secretary Responsibility
Based on the IDX Regulation No. I-A and the Regulation of Minister of State Owned Enterprises No. 01/2011, the responsibility of Corporate Secretary includes:
    1. Ensuring that the Company complies with the disclosure requirement, in line with the application of the principles of Good Corporate Governance;
    2. Provide material information to the Board of Directors and the Board of Commissioners periodically and / or at any time if requested;
    3. Prepare a special list in connection with shares ownership and business relations of the Board of Directors, Board of Commissioners and their family member in the Company, which may cause a conflict of interest;

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

4. Menyiapkan buku Daftar Pemegang Saham Perusahaan, yang wajib memuat seluruh pihak yang memiliki 5% atau lebih saham Perusahaan;
5. Sebagai penghubung (*liaison officer*) antara Perusahaan dengan masyarakat;
6. Menghadiri rapat Direksi;
7. Bertanggung jawab untuk pelaksanaan RUPS Perusahaan; dan
8. Menatausahakan serta menyimpan dokumen perusahaan, termasuk tetapi tidak terbatas pada Daftar Pemegang Saham, Daftar Khusus dan Risalah Rapat Direksi, rapat Dewan Komisaris dan RUPS.

4. Prepare the Company's Register of Shares, which shall contain all the parties own at least 5% shares;
5. Become liaison officer between the Company and public;
6. Attend the Board of Directors meeting;
7. Responsible for the implementation of the AGM, and
8. Administer and hold Company documents, including but not limited to the Register of Shareholders, Special List and Minutes of Board of Directors Meeting, Board of Commissioners Meeting and AGM.

Sekretaris Perusahaan diangkat dan diberhentikan oleh Direktur Utama berdasarkan mekanisme internal Perusahaan dengan persetujuan Dewan Komisaris (Pasal 29 (3) Permen BUMN No. 01/2011). Berdasarkan ketentuan AD, Direksi berwenang untuk menunjuk dan mengangkat Sekretaris Perusahaan. Saat ini Direksi Perusahaan telah membentuk fungsi Sekretaris Perusahaan melalui Surat Keputusan Direksi Perusahaan No. JKTDZ/SKEP/50007/11 tanggal 31 Januari 2011 tentang Organisasi Induk PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk sebagaimana telah diubah oleh Surat Keputusan Direksi Perusahaan No. JKTDZ/SKEP/50022/11 tanggal 11 Maret 2011.

Corporate Secretary is appointed and dismissed by the President Director based on the internal mechanisms of with the approval of the Board of Commissioners (Article 29 (3) of the Regulation of Minister of State Owned Enterprises No. 01/2011.). Under the Articles of Association, the Board of Directors is authorized to choose and appoint a Corporate Secretary. Currently, the Board of Directors has established the Corporate Secretary function pursuant to the Decree of BoD No. JKTDZ/SKEP/50007/11 dated 31 January 2011 regarding the Holding Company Organization of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk as amended with the BoD Decree No. JKTDZ/SKEP/50022/11 dated 11 March 2011.

Kinerja Sekretaris Perusahaan Tahun 2011

1. Memastikan bahwa Perusahaan mematuhi peraturan tentang persyaratan keterbukaan sejalan dengan penerapan prinsip-prinsip GCG.
   Sekretaris Perusahaan telah mempersiapkan dan menyampaikan informasi material yang dipersyaratkan oleh Pasar Modal kepada Badan Pengawas Pasar Modal (Bapepam) sesuai dengan batas waktu yang ditetapkan serta melakukan *diclosure* kepada publik atas informasi material yang dibutuhkan dalam kerangka kepatuhan kepada pasar modal sesuai dengan batas waktu yang dipersyaratkan.

The 2011 Performance of Corporate Secretary

1. Ensuring that the Company complies with regulations on disclosure requirements in line with the application of the principles of Good Corporate Governance
   Corporate Secretary has prepared and timely submitted material information required by the Capital Market to the Capital Market Supervisory Agency and made public disclosure on the material information required to conform to the capital market regulation in timely manner.

2. Bertanggung jawab untuk pelaksanaan RUPS Perusahaan
   Sekretaris Perusahaan telah mempersiapkan dan mengkoordinasikan pelaksanaan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) tahunan 2011 yang pertama kali sejak Perusahaan *listed* di Bursa Efek Indonesia. Pelaksanaan RUPS telah dilakukan sesuai dengan Peraturan Badan Pengawas Pasar Modal (Bapepam) dan Anggaran Dasar Perusahaan.

3. Menghadiri Rapat Direksi
   Pada tahun 2011, Sekretaris Perusahaan telah menyelesaikan sebanyak 19 risalah rapat Direksi dan 7 keputusan Direksi di luar rapat Direksi. Sekretaris Perusahaan memastikan adanya dokumentasi Risalah Rapat Direksi, Risalah rapat Direksi & Komisaris serta risalah RUPS.

4. Sebagai penghubung (*liaison officer*) antara Perusahaan dengan masyarakat, regulator dan Pemegang Saham
   Sekretaris Perusahaan membina hubungan dengan Kantor Kementerian BUMN (sebagai Pemegang Saham Seri A Dwi Warna), Kantor Kementerian Perhubungan dan Kantor Kementerian Keuangan.

5. Menatausahakan serta menyimpan dokumen perusahaan, termasuk tetapi tidak terbatas pada Daftar Pemegang Saham, Daftar Khusus dan Risalah Rapat Direksi, rapat Dewan Komisaris dan RUPS

   Pada tahun 2011, Sekretaris Perusahaan telah melakukan penataan ulang pengelolaan dokumen Perusahaan sebagai berikut:
   a. Dokumen Inaktif (arsip) Perusahaan
      Sebagai Perusahaan "IOSA *registered*", maka Perusahaan harus memenuhi ketentuan dan standar yang ditetapkan oleh *Internasional Air Transport* Association (IATA), melalui pelaksanaan *operational safety audit* yang dilakukan oleh IATA.
      Dalam aspek pengelolaan dokumen inaktif (*records*), persyaratan yang harus dipenuhi,

2. Responsible for the Execution of GMS
   Corporate Secretary has prepared and coordinated the execution of the 2011 Annual General Meeting of Shareholders (AGM), the first year since the Company listed on the Stock Exchange. The execution of the AGM was in accordance with the Regulation of Capital Market Supervisory Agency (Bapepam) and the Articles of Association.

3. Attending the Board of Directors Meeting
   In 2011, the Corporate Secretary has completed a total of 19 minutes of BoD meetings and 7 BoD decision outside of the Board of Directors meeting. The Corporate Secretary ensures the documentation of the Minutes from the Directors meeting, Board of Directors & Board of Commissioners Meeting, and the AGMS.

4. As liaison officer between the Company and Public, Regulator and Shareholders
   The Corporate Secretary maintained relationship with the Ministry of SOEs (as the Series A Dwiwarna Shareholder), the Ministry Transportation and the Ministry of Finance.

5. Administer and hold the corporate documents, including but not limited to the Register of Shareholders, Special List and Minutes of Board of Directors Meeting, Board of Commissioners Meeting and AGM.

   In 2011, The Corporate Secretary has re-administered the management of the corporate documents:
   a. The Company's Archives
      As a "IOSA registered", the Company shall comply with the provision and standard set by the International Air Transport Association (IATA), through the operational safety audit conducted by IATA. Regarding the management of archives, among other provisions is keeping documents in a safe place. To comply with the security

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

diantaranya adalah tempat penyimpanan dokumen yang harus aman (*safe*). Untuk memenuhi persyaratan keamanan tersebut, maka pada tahun 2011 Garuda mengalihkan pengelolaan dokumen inaktif kepada pihak ketiga (*outsource*) yang memiliki kompetensi dan fasilitas yang handal. Proses pemindahan seluruh dokumen asli telah dilakukan ke gedung (*warehouse*) baru yang lebih aman.

b. Implementasi *Document Management System*
Untuk meningkatkan kecepatan, kemudahan dan keamanan serta *traceability* dari dokumen perusahaan, maka Sekretaris Perusahaan telah mengembangkan dan mengimplementasikan sistem pengelolaan dokumen berbasis Web (*document management system*). Pada tahun 2011 ini sudah dilakukan alihmedia lebih dari 6 juta lembar dokumen inaktif Perusahaan dan telah di-*upload* ke dalam sistem. Dokumen tersebut di antaranya adalah dokumen perjanjian/kontrak, *dossier* pegawai, *post flight documents* dan *training records*.

requirements, in 2011 the Company transferred the archive management to third parties (outsourced) who are competent and own reliable facilities. All original documents has been transferred to the new and more secure building (warehouse).

b. Implementation of Document Management System
To improve the speed, convenience, security, and traceability of the documents, the Corporate Secretary has developed and implemented a Web-based document management system. In 2011, more than 6 million pages of document were uploaded to the system. Among them were agreement/ contract documents, employee dossiers, post flight documents and training records.

Kinerja Sekretaris Perusahaan tahun 2011 sesuai Tupoksi yang ditetapkan Perusahaan

1. Perubahan Anggaran Dasar
Pasca *go public* terjadi perubahan susunan kepemilkan modal Perusahaan dan Sekretaris Perusahaan telah menindaklanjutinya dengan peenyelesaian perubahan Anggaran Dasar Perusahaan.

2. Surat Keputusan Direksi
Sekretaris Perusahaan telah memastikan bahwa penerbitan surat keputusan Direksi dilakukan sesuai dengan mekanisme Perusahaan serta memastikan bahwa materi keputusan sesuai dengan ketentuan dan perundang-undangan. Pada tahun 2011 ini, Sekretaris Perusahaan telah memeriksa dan melegalisasi sebanyak 131 surat keputusan Direksi.

The Performance of Corporate Secretary in 2011 According to the Main Duty and Function Set By the Company

1. The Amendment of the Articles of Association
Changes in the composition of ownership shares occurred after going public, and Corporate Secretary followed up with the completion of the amendment of the Company's Articles of Association.

2. The Board of Directors' Decree
The Corporate Secretary has ensured that the issuance of BoD Decrees is in accordance with the Company's mechanism and that the material of such is in accordance with the rules and legislations. In 2011, The Corporate Secretary has examined and ratified 131 BoD Decree.

3. Penyesuaian Permen No.77 tahun 2010 jo Permen No. 92 tahun 2011
Sekretaris Perusahaan telah memastikan ketentuan dan kebijakan perusahan sesuai dengan ketentuan dan perundang-undangan yang berlaku. Sejalan dengan mulai efektifnya Permen Perhubungan No.77 tahun 2010 pada tanggal 01 Januari 2012, Sekretaris Perusahaan telah melakukan koordinasi dengan Unit Kerja terkait untuk memastikan sistem dan prosedur Perusahaan yang ada tidak bertentangan dengan Permen tersebut

3. Adjustment of Minister of Transportation's Regulation No.77 year 2010 jo Minister of Transportation's Regulation No. 92 year 2011
The Corporate Secretary has ensured that the Company's regulation and policies is in accordance with the prevailing rules and regulation. With the Minister of Transportation's Regulation No.77 year 2010 is in effect from 1 January 2012, The Corporate Secretary has coordinated with related Working Units to ensure that the existing system and procedures in the Company is in compliance with that regulation.

4. Pengelolaan Laporan Gratifikasi dan Laporan Harta Kekayaan Pegawai dan Pejabat Perusahaan
Sekretaris Perusahaan berperan menjadi penghubung dengan Kantor Komisi Pemberantasan Korupsi dalam hal penyampaian dan pengelolaan terhadap laporan gratifikasi dan laporan harta kekayaan yang disampaikan oleh Pegawai dan Pejabat Perusahaan. Sekretaris Perusahaan telah menyampaikan laporan penerimaan gratifikasi pegawai dan pejabat Perusahaan kepada KPK secara regular. Pada tahun 2011, Perusahaan telah menyampaikan laporan ke KPK sebanyak 11 kali. Rincian laporan sesuai tabel berikut ini.

4. The Management of Gratification and Wealth Report for the Company Employees and Officials
The Corporate Secretary has acted as liaison to KPK in the submission and the management of management of gratification and wealth report of the employees and officials of the Company. The Corporate Secretary has submitted the gratification report of the employees and officials of Garuda Indonesia to KPK on regular basis. In 2011, the Company submitted 11 reports to KPK, with the details as follow.

Jumlah dan Tindak Lanjut Laporan Gratifikasi Tahun 2011
Number and Follow Up of Gratuities Report in 2011

No	Tanggal Pelaporan Date of Reports	Jumlah Laporan Number of Report	Surat & Tanggal Tanggapan KPK Letter and Date of Response from KPK	Catatan KPK Note from KPK
1	28 January 2011	34 Laporan 34 Reports	B-991/10-13/04/2011 13 April 2011 B-991/10-13/04/2011 13 April 2011	Tidak memenuhi unsur Pasal 12 B Undang-undang No 20 th 2001 Do not meet the elements of Article 12 B Law No 20 year 2001
2	25 February 2011	20 Laporan 20 Reports	Klarifikasi dengan Pak Uding pada tanggal 1 April 2011 Clarification with Pak Uding on 1 April 2011	Tidak memenuhi unsur Pasal 12 B Undang-undang No 20 th 2001 Do not meet the elements of Article 12 B Law No 20 year 2001
3	30 March 2011	8 Laporan 8 Reports	B-1815/10-13/06/2011 24 Juni 2011 B-1815/10-13/06/2011 24 June 2011	Tidak memenuhi unsur Pasal 12 B Undang-undang No 20 th 2001 Do not meet the elements of Article 12 B Law No 20 year 2001
4	6 June 2011	23 Laporan 23 Reports	B-2454/10-13/08/2011 26 Agustus 2011 B-2454/10-13/08/2011 26 August 2011	Tidak memenuhi unsur Pasal 12 B Undang-undang No 20 th 2001 Do not meet the elements of Article 12 B Law No 20 year 2001

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Jumlah dan Tindak Lanjut Laporan Gratifikasi Tahun 2011
Number and Follow Up of Gratuities Report in 2011

No	Tanggal Pelaporan Date of Reports	Jumlah Laporan Number of Report	Surat & Tanggal Tanggapan KPK Letter and Date of Response from KPK	Catatan KPK Note from KPK
5	1 July 2011	6 Laporan 6 Reports	B-2269/10-13/08/2011 8 Agustus 2011 B-2269/10-13/08/2011 8 August 2011	Tidak memenuhi unsur Pasal 12 B Undang-undang No 20 th 2001 Do not meet the elements of Article 12 B Law No 20 year 2001
6	22 July 2011	8 Laporan 8 Reports	B-3360/10-13/11/2011 22 November 2011 B-3360/10-13/11/2011 22 November 2011	Tidak memenuhi unsur Pasal 12 B Undang-undang No 20 th 2001 Do not meet the elements of Article 12 B Law No 20 year 2001
7	24 August 2011	14 Laporan 14 Reports	B-2780/10-13/10/2011 5 Oktober 2011 B-2780/10-13/10/2011 5 October 2011	Tidak memenuhi unsur Pasal 12 B Undang-undang No 20 th 2001 Do not meet the elements of Article 12 B Law No 20 year 2001
8	9 September 2011	49 Laporan 49 Reports	B-2877/10/13/10/2011 17 Oktober 2011 B-2877/10/13/10/2011 17 October 2011	Tidak memenuhi unsur Pasal 12 B Undang-undang No 20 th 2001 Do not meet the elements of Article 12 B Law No 20 year 2001
9	10 Oktober 2011	13 Laporan 13 Reports	B-3361/10-13/11/2011 22 November 2011 B-3361/10-13/11/2011 22 November 2011	Tidak memenuhi unsur Pasal 12 B Undang-undang No 20 th 2001 Do not meet the elements of Article 12 B Law No 20 year 2001
10	18 November 2011	8 Laporan 8 Reports	B-3708/10-13/12/2011 20 Desember 2011 B-3708/10-13/12/2011 20 December 2011	Tidak memenuhi unsur Pasal 12 B Undang-undang No 20 th 2001 Do not meet the elements of Article 12 B Law No 20 year 2001
11	19 December 2011	20 Laporan 20 Reports	Masih dalam proses di Pimpinan KPK Still in process by the Chairman of KPK	

5. Perjanjian/Kontrak
   Sekretaris Perusahaan bertanggung jawab pula atas legalisasi seluruh perjanjian Perusahaan yang diterima oleh Sekretaris Perusahaan. Pada tahun 2011 jumlah perjanjian yang dilegalisasi sebanyak 889 buah perjanjian, dengan cakupan perjanjian sebagai berikut:
   - Pesawat Udara
     Perjanjian terkait dengan pesawat udara (*aircraft*) baik perjanjian pembelian pesawat (*aircraft purchase agreements*), perjanjian sewa pesawat (*aircraft lease agreements*) dan perjanjian *wet lease* untuk penerbangan Haji.

5. Agreement/Contract
   The Corporate Secretary is responsible for ratifying the all agreements made by the Company and received by the Corporate Secretary. In 2011, 889 agreements were legalized, with details as follow:
   - Aircraft
     Agreement related to aircraft, including aircraft purchase agreements, aircraft lease agreements and wet lease agreement for Hajj Pilgrimage.

- Mesin Pesawat Udara
  Perjanjian terkait dengan mesin pesawat (*aircraft engine*) mencakup perjanjian sewa mesin pesawat (*engine lease agreements*), perjanjian perawatan pesawat (*engine maintenance agreements*).
- Teknologi Informasi
  Perjanjian teknologi informasi mencakup perjanjian terkait aplikasi teknologi (*software*), penyediaan *hardware*, jaringan sistem informasi dan komunikasi serta konsultasi.
- Keuangan
  Perjanjian keuangan mencakup perjanjian terkait kerja sama bank, perjanjian pinjaman (*loan*), asuransi dan Perjanjian dengan Internasional *Swap & Derivatives Association Inc*.
- Niaga
  Perjanjian niaga mencakup perjanjian terkait *ground handling, corporate sales, co-branding, Frequent Flier Program* dan *airport facility*.
- Umum
  Perjanjian Umum mencakup perjanjian terkait dengan *fuel*, sewa kantor, *outsourcing*, pembangunan gedung, sewa kendaraan, akomodasi hotel *Crew* dan Pilot.

6. Melindungi perusahaan dari sisi hukum
   Sekretaris Perusahaan memberikan pemahaman kepada seluruh Unit Kerja di Perusahaan mengenai pentingnya kelengkapan dokumen untuk melindungi kepentingan Perusahaan, memberikan asistensi (jika memungkinkan), terkait kelengkapan dokumen yang *crucial* dari aspek legal, memberikan masukan terkait *updating* pedoman merujuk pada peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- Aircraft Engine
  Agreement related to aircraft engine includes engine lease agreements, engine maintenance agreements.
- Information Technology
  Information Technology agreements including agreement related to application (software), procurement of hardware, system information network and communication and consultation.
- Financial
  Financial agreements including agreement related to collaboration with bank, loan agreement, insurance and agreement with the International Swap & Derivatives Association Inc.
- Business
  Business agreements including agreement related to ground handling, corporate sales, co-branding, Frequent Flier Program and airport facility.
- General
  General agreement including agreement related to fuel, office space rental, outsourcing, building construction, vehicle rental, hotel accommodation for Crew and Pilot.

6. Protecting Company on Legal Side
   The Corporate Secretary has provided explanation to all Working Units in the Company regarding the importance of the document completeness to protect the interests of the Company, to provide assistance (when possible) regarding the completeness of crucial legal documents, to provide input for updating the manual with refer to the prevailing law.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

7. Pengembangan SDM
   - *Training*, Seminar dan *Workshop*
     Untuk meningkatkan kompetensi SDM pada tahun 2011 telah dilakukan training, seminar dan workshop baik yang diselenggarakan dengan *in-house training* dan pihak ketiga baik di domestik maupun Internasional. Topik dan materi *training*, seminar dan *workshop* baik pada aspek *governance, legal, contract* dan pengelolaan dokumen
   - Sosialisasi/*sharing* kepada Unit Kerja
     Sekretaris Perusahaan telah melakukan serangkaian sosialisasi/*sharing* kepada Unit Kerja terkait agar memiliki kesadaran (*awareness*) pada aspek hukum, *governance*, *contract* dan pengelolaan dokumen.

     Pada tahun 2011, sosialisasi yang telah dilakukan diantaranya adalah sosialisasi mengenai *capital market*, persaingan usaha, Permenhub No. 77 tahun 2011, program pengendalian gratifikasi dan *whistleblowing system.*

7. Human Resource Development
   - Training, Seminar and Workshop
     In 2011, to increase human resource competence, various domestic and overseas trainings, seminars and workshops were held, in-house or by third parties, with topic and material include governance, legal, contract and document management.
   - Socialization/sharing to Working Units
     The Corporate Secretary has conducted a series of socialization / sharing to related Working Units to build awareness on legal aspects, governance, contract and document management.

     In 2011, the Corporate Secretary has conducted, among others, the socialization of capital markets, business competition, Permenhub No. 77 In 2011, gratification control and whistleblowing system programs.

Biografi Sekretaris Perusahaan
Biografi singkat Sekretaris Perusahaan dapat dilihat pada bagian Data Perusahaan dalam buku Laporan Tahunan ini.

Profile of the Corporate Secretary
A brief profile of the Corporate Secretary is presented in the Corporate Data section of this Annual Report.

Berita Pers Perusahaan Tahun 2011
Press Release of the Company in 2011

No	Tanggal Date	Peristiwa Event
1	12 January	Garuda Indonesia Melaksanakan *Initial Public Offering* (IPO) Garuda Indonesia Conducts Initial Public Offering (IPO)
2	12 January	Garuda Indonesia Launches Initial Public Offering and Offers 40% Shares to the Public Garuda Indonesia Launches Initial Public Offering and Offers 40% Shares to the Public
3	14 January	Penyerahan GFF Mileage Donation Program Kepada PMI Handover of GFF Mileage Donation Program to PMI
4	21 January	Anggota Garuda Frequent Flyers, Pelanggan Korporat dan Travel Agent Minati Saham Garuda Indonesia Members of Garuda Frequent Flyers, Corporate Customers and Travel Agents Show Interest in Garuda Indonesia Shares
5	2 February	Press Release Standard Chartered: Garuda Indonesia concludes deal and mandate for 10 aircraft with Standard Chartered Bank Press Release Standard Chartered: Garuda Indonesia concludes deal and mandate for 10 aircraft with Standard Chartered Bank
6	3 February	Perusahaan Asing Memberikan Kepercayaan Penuh Kepada Garuda Indonesia Foreign Company Fully Trusted Garuda Indonesia

No	Tanggal Date	Peristiwa Event
7	4 February	Garuda Indonesia Menggelar Garuda Indonesia International Islamic Expo 2011 Garuda Indonesia Holds the 2011 Garuda Indonesia International Islamic Expo
8	6 February	Penerbangan Evakuasi Garuda Ketiga Tiba dari Kairo Senin Pagi The Third Garuda Indonesia's Evacuation Flight From Cairo Arrived on Monday Morning
9	8 February	Road Show Garuda Indonesia Travel Fair: Garuda Menggelar Travel Fair di Medan Garuda Indonesia Travel Fair Road Show: Garuda Holds Travel Fair in Medan
10	10 February	Garuda Indonesia - KPK Kerjasama Sistem Pengendalian Gratifikasi Garuda Indonesia and KPK Sign MOU On Gratuities Control
11	10 February	Garuda Indonesia and KPK Signs MOU On Grativity Control Garuda Indonesia and KPK Sign MOU On Gratuities Control
12	11 February	Garuda Indonesia - RBS Aviation Capital Tandatangani Kerjasama Penyediaan 4 Boeing 737-800NG Garuda Indonesia - RBS Aviation Capital Sign MOU on the Procurement of 4 Boeing 737-800NG
13	11 February	PT Garuda Indonesia (Persero) Resmi Mejadi Perusahaan Terbuka PT Garuda Indonesia (Persero) Officially Becomes a Public Company
14	11 February	PT Garuda Indonesia (Persero) Officially Becomes a Public Company PT Garuda Indonesia (Persero) Officially Becomes a Public Company
15	13 February	Garuda Telah Pulangkan 2.439 WNI dari Kairo Garuda Has flown 2,439 Indonesian from Cairo
16	16 February	Garuda Indonesia Membuka Penerbangan ke Gorontalo Garuda Indonesia Opens Flight to Gorontalo
17	18 February	Garuda Indonesia dan GE Capital Aviation Service (GECAS) Kerjasama Datangkan 6 Pesawat Boeing 737-800 NG Garuda Indonesia and GE Capital Aviation Service (GECAS) Sign MOU on the Procurement of 6 Boeing 737-800 NG
18	22 February	Tingkatkan Layanan di Singapura, Garuda Indonesia Pindah ke Terminal 3 Changi Improving Its Services in Singapore, Garuda Indonesia Moves to Terminal 3 Changi
19	24 February	Garuda Indonesia Resmikan Kantor Penjualan Baru di Serang Banten Garuda Indonesia Inaugurates New Sales Office in Serang Banten
20	24 February	Garuda Indonesia Menggelar Travel Fair di Surabaya dan Beberapa Kota Lainnya Garuda Indonesia Holds Travel Fair in Surabaya and Other Cities
21	28 February	Garuda Indonesia Tidak Terbukti Lakukan Kartel Garuda Indonesia Cleared Of Cartel Charges
22	9 March	Garuda Indonesia Resmikan "Service Center" Terbesar dan Terlengkap di Jakarta Garuda Indonesia Inaugurates The Largest, Most Complete Service Center in Jakarta
23	11 March	Garuda Indonesia Tetap Terbang ke Tokyo, Osaka dan Nagoya Garuda Indonesia Still Flies to Tokyo, Osaka, and Nagoya
24	12 March	Penerbangan Garuda Indonesia Mendarat Normal di Bandara Narita, Tokyo Garuda Indonesia's Flight Landed Normally at Narita Airport, Tokyo
25	14 March	Garuda Indonesia Menjadi "Official Airline" SEA Games XXVI Tahun 2011 Garuda Indonesia Appointed as the Official Airline of the XXVI SEA Games 2011
26	14 March	Garuda Indonesia appointed "Official Airline" of SEA Game XXVI 2011 Garuda Indonesia Appointed as the Official Airline of the XXVI SEA Games 2011
27	17 March	Garuda Indonesia Angkut Bantuan ke Jepang Cuma-Cuma Garuda Indonesia Transports Relief to Japan for Free
28	17 March	Garuda Indonesia Transports Relief to Japan for Free Garuda Indonesia Transports Relief to Japan for Free
29	19 March	Garuda Indonesia Laksanakan Program Pelatihan "Safety Management System (SMS)" Garuda Indonesia Conducts Safety Management System (SMS) Training Program
30	23 March	Garuda Indonesia Gelar Garuda Indonesia Travel Fair (GATF) Semarang Garuda Indonesia Holds Garuda Indonesia Travel Fair (GATF) in Semarang

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

No	Tanggal Date	Peristiwa Event
31	25 March	Garuda Indonesia- Bank Mandiri Jalin Kerjasama Promosi Pemasaran Bersama Garuda Indonesia and Bank Mandiri Sign MOU on the Joint Marketing Promotion
32	26 March	Garuda Indonesia Kembali Dukung "Earth Hour 2011" Garuda Indonesia Once Again Supports "Earth Hour 2011"
33	31 March	Garuda Indonesia Bukukan Laba Bersih Rp 515.5 Miliar Garuda Indonesia Booked a Net Income of Rp 515,5 Billion
34	5 April	Penjelasan Garuda Indonesia Berkaitan dengan Pemeriksaan Pesawat Boeing B737 Classic Garuda Indonesia Clarification on the Examination of Boeing B737 Classic
35	16 April	Garuda Indonesia Terima Pesawat Airbus 330-200 yang Ke-12 Garuda Indonesia Received the 12th Airbus 330-200
36	27 April	Garuda Indonesia dan BII Jalin Kerja Sama Cash Management Garuda Indonesia and BII Sign MOU on Cash Management
37	29 April	Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Laksanakan RUPS Tahunan Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Held Annual GMS
38	13 May	Garuda Indonesia Raih Pendapatan Rp 5.189 Triliun Pada Kuartal I Tahun 2011 Garuda Indonesia books operating revenue of IDR 5,189 billion in first quarter of 2011
39	13 May	Garuda Indonesia books operating revenue of IDR 5,189 billion in first quarter of 2011 Garuda Indonesia books operating revenue of IDR 5,189 billion in first quarter of 2011
40	20 May	Garuda Indonesia Selenggarakan "Garuda Indonesia Gallery Fair" Garuda Indonesia Held Garuda Indonesia Gallery Fair
41	25 May	Penerbangan Garuda Indonesia Lancar dan Sesuai Rencana Garuda Indonesia Flies Smoothly as Scheduled
42	31 May	Garuda Indonesia Tetapkan Makassar Sebagai Pusat Distribusi Wilayah Timur Indonesia Garuda Indonesia Appoints Makassar as Hub for Eastern Indonesia Distribution Center
43	31 May	Garuda Indonesia develops Makassar as Hub Garuda Indonesia develops Makassar as Hub
44	16 June	Garuda Indonesia Strengthens Network Throughout Asia Garuda Indonesia Strengthens Network Throughout Asia
45	21 June	Garuda Indonesia Beli simulator A330-200 dan B 737-800 NG Garuda Indonesia Purchases A330-200 and B737-800 NG Simulator
46	21 June	Garuda Indonesia - CAE sign Contract For 2 CAE A330-200 and B737-800NG Series Full-Flight Simulators Garuda Indonesia - CAE Sign Contract For 2 CAE A330-200 and B737-800NG Series Full-Flight Simulators
47	21 June	Garuda Indonesia Tandatangani MOU Pembelian 50 Pesawat A320 dengan Airbus Garuda Indonesia Signs MOU With Airbus For 50 A320
48	21 June	Garuda Indonesia Signs MOU With Airbus For 50 A320 Garuda Indonesia Signs MOU With Airbus For 50 A320
49	23 June	Garuda Indonesia Resmikan Kantor Penjualan Baru di Margo City, Depok Garuda Indonesia Officially Opens New Sales Office at Margo City, Depok
50	24 June	Garuda Indonesia Kembangkan Frequent Flyer Program Dengan Korean Air Garuda Indonesia Develops Frequent Flyer Program with Korean Air
51	26 June	Penerbangan Garuda Indonesia ke Malang Kembali Normal Garuda Indonesia Flights to Malang Back to Normal
52	4 July	Penerbangan Garuda Indonesia ke Menado Hari Ini Kembali Normal Garuda Indonesia Flights to Manado Back to Normal Today
53	8 July	Garuda Indonesia dan IWAPI Tandatangani Kerjasama Layanan Corporate Sales Garuda Indonesia and IWAPI Sign MOU on Corporate Sales
54	20 July	President ICAO Kunjungi Garuda Indonesia The President of ICAO Visits Garuda Indonesia
55	22 July	Manajemen Garuda Indonesia Siap Duduk Bersama dengan Penerbang The Management of Garuda Indonesia Ready to Sit Down with Pilots

No	Tanggal Date	Peristiwa Event
56	22 July	Garuda Indonesia Management ready sit down with discontented pilots The Management of Garuda Indonesia Ready to Sit Down with Discontented Pilots
57	27 July	Garuda Indonesia Antisipasi Atas Rencana Pemogokan para Penerbang Garuda Indonesia to Anticipate Pilots Plan to Strike
58	27 July	Garuda Indonesia to Anticipate Pilots Strike Garuda to Anticipate Pilots Plan to Strike
59	28 July	Hingga Pukul 06.00 WIB 13 Penerbangan Garuda Indonesia Berjalan Normal Until 06.00 am, 13 Garuda Indonesia Flights are on Schedule
60	29 July	Garuda Indonesia dan BI Tandatangani Perjanjian Kerjasama Corporate Sales Garuda Indonesia and BI Sign MOU on Corporate Sales
61	29 July	Garuda Indonesia Resmikan Kerjasama "Club Loan" dengan Citibank dan UBS Garuda Indonesia Sign MOU on Club Loan with Citibank and UBS
62	29 July	Garuda Indonesia Raih Pendapatan Rp 6,02 Triliun Pada Kuartal II Tahun 2011 Garuda Indonesia Booked Revenue Amounted to Rp 6.02 Trillion in QII 2011
63	1 August	AVIS Press Release: AVIS' Signs New Partnership with Garuda Indonesia GFF AVIS Press Release: AVIS Signs New Partnership with Garuda Indonesia GFF
64	3 August	Citilink Luncurkan Business Plan Baru dan Lakukan Brand Refresh Citilink Launches New Business Plan and Conducts Brand Refresh
65	3 August	Garuda Indonesia Modernisasi Sistem IT untuk Pelayanan Kepada Pelanggan Garuda Indonesia Modernizes IT System for Customer Sevice
66	14 August	Garuda Indonesia Bersama Cita Tenun Indonesia (CTI) dan METRO Departement Store Gelar Festival Tenun Garuda Indonesia Together with Citra Tenun Indonesia (CTI) and METRO Department Store Hold Weaving Festival
67	15 August	Garuda Indonesia dan Senayan City Tandatangani Kerjasama Corporate Sales Garuda Indonesia and Senayan City Sign MOU on Corporate Sales Service
68	16 August	Garuda Indonesia Tambah 99 Penerbangan Extra Garuda Indonesia Adds 99 Extra Flights
69	16 August	Garuda Indonesia Adds 99 Extra Flights Garuda Indonesia Adds 99 Extra Flights
70	16 August	Citilink dan PermataBank Jalin Kerjasama untuk Kemudahan Customer Citilink and PermataBank Sign MOU for Customers Convenience
71	19 August	Garuda Indonesia dan GUSPEN MIGAS Tandatangani Kerjasama Layanan Corporate Sales Garuda Indonesia and GUSPEN MIGAS Sign MOU on Corporate Sales Service
72	22 August	Garuda Indonesia dan PERADI Tandatangani Kerjasama Layanan Corporate Sales Garuda Indonesia and PERADI Sign MOU on Corporate Sales Service
73	21 August	Garuda Indonesia Receives 23 New Pilots from BIFA Garuda Indonesia Receives 23 New Pilots from BIFA
74	25 August	Calon Pramugari Korea: "Berita di Media Tidak Benar" Korean Cabin Crew Applicants: Untrue Reports in Korean Media
75	25 August	Korean Cabin Crew Applicants: Untrue Reports in Korean Media Korean Cabin Crew Applicants: Untrue Reports in Korean Media
76	6 September	Garuda Indonesia Tetap Terbuka untuk Lanjutkan Pembahasan Dengan APG Garuda Indonesia Still Open for Further Discussions with Pilots
77	6 September	Garuda still open for further discussions with pilots Garuda Indonesia Still Open for Further Discussions with Pilots
78	9 September	Garuda Indonesia Angkut 655.579 Penumpang Selama Libur Lebaran 2011 Garuda Indonesia Flies 655.579 Passengers During 2011 Idul Fitri Holiday
79	12 September	Garuda Indonesia, KLH dan Kota Tangerang Tandatangani Kerjasama Pengelolaan Sampah Garuda Indonesia, KLH, and Tangerang Sign MOU on Waste Management Collaboration
80	16 September	Garuda Indonesia Gelar Travel Fair di Denpasar dan Lima Kota Besar Garuda Indonesia Holds Travel Fair at Denpasar and Five Major Cities

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

No	Tanggal Date	Peristiwa Event
81	21 September	Garuda Indonesia Resmikan Kantor Penjualan Baru Pondok Indah Mall Garuda Indonesia Inaugurates New Sales Office at Pondok Indah Mall
82	30 September	Garuda Indonesia dan Sang Hyang Seri Tandatangani Kerjasama Kemitraan Ketahanan Pangan Nasional Garuda Indonesia and Sang Hyang Seri Sign MOU on National Food Defence
83	2 Oktober	Garuda Indonesia, Mulai Terbangkan Calon Jemaah Haji Hari Ini Garuda Indonesia Flies Hajj Pilgrim Today
84	13 October	Garuda Indonesia dan CFM Tandatangani MOU Perawatan Mesin CFM56-7B Garuda Indonesia and CFM Sign MOU for Comprehensive Support of CFM56-7B Engines
85	13 October	Garuda Indonesia, CFM sign MOU for Comprehensive Support of CFM56-7B Engines Garuda Indonesia and CFM Sign MOU for Comprehensive Support of CFM56-7B Engines
86	7 October	Garuda Indonesia dan Cita Tenun Indonesia (CTI) Kembangkan Pengrajin Tenun Sambas, Kalimantan Barat Garuda Indonesia and Cita Tenun Indonesia (CTI) Help Weavers from Sambas, West Kalimantan
87	11 October	Sempurnakan Konsep Layanan Garuda Indonesia Experience, Garuda Luncurkan "Garuda Aromatic Fragrance" dan "Sound of Indonesia" Improving the Concept of Garuda Indonesia Experience, Garuda Launches "Garuda Aromatic Fragrance" and "Sound of Indonesia"
88	11 October	Garuda Indonesia's new "Garuda Aromatic Fragrance" and "Sound of Indonesia" Garuda Indonesia's New "Garuda Aromatic Fragrance" and "Sound of Indonesia"
89	15 October	Garuda Indonesia Resmikan Klinik Garuda Sentra Medika (GSM) Satelit Bekasi Garuda Indonesia Inaugurates Garuda Sentra Medika (GSM) Satellite Clinic Bekasi
90		GE Capital Aviation Service to Lease 6 Airbus A320 Aircraft to Garuda Indonesia's Citilink GE Capital Aviation Service to Lease 6 Airbus A320 Aircraft to Garuda Indonesia's Citilink
91	17 October	Garuda Indonesia Telah Terbangkan 58.284 Jemaah Haji On-Time Performance 99 Persen Garuda Indonesia has flown 58,284 Hajj Pilgrimage with 99% On-Time Performance
92	20 October	Garuda Indonesia Sambut Pesawat B737 series ke-123 Garuda Indonesia Welcomes the 123rd B737 series
93	20 October	Garuda Indonesia Welcomes the 123rd B737 series Garuda Indonesia Welcomes the 123rd B737 series
94	21 October	Road Show Garuda Indonesia Travel Fair: Garuda Menggelar Travel Fair di Yogyakarta Garuda Indonesia Travel Fair Road Show: Garuda Held Travel Fair in Yogyakarta
95	21 October	Road Show Garuda Indonesia Travel Fair: Garuda Menggelar Travel Fair di Pontianak Garuda Indonesia Travel Fair Road Show: Garuda Held Travel Fair in Pontianak
96	26 October	Garuda Indonesia Tandatangani MOU dengan 61 Kedutaan Besar Garuda Indonesia Signs MOU with 61 Embassies
97	26 October	Garuda Indonesia Signs MOU with 61 Embassies Garuda Indonesia Signs MOU with 61 Embassies
98	28 October	Garuda Indonesia Berhasil Membukukan Laba Komprehensif Kuartal III/2011 Sebesar Rp 473,6 miliar Garuda Books Comprehensive Income of IDR 473.6 Billion in 3rd quarter of 2011
99	28 October	Garuda Indonesia Books Comprehensive Income of IDR 473.6 Billion in 3rd quarter of 2011 Garuda Indonesia Books Comprehensive Income of IDR 473.6 Billion in 3rd quarter of 2011
100	31 October	Garuda Indonesia dan Martha Tilaar Group Tandatangani Kerjasama Peningkatan Service dan Performance Frontliners Garuda Garuda Indonesia and Martha Tilaar Group Signs MOU on Service and Performance Improvement for Garuda Frontliners
101	1 October	Garuda Indonesia Telah Terbangkan Seluruh Jemaah Calon Haji ke Tanah Suci Garuda Indonesia has Flown All Hajj Pilgrimage to Holyland

No	Tanggal Date	Peristiwa Event
102	3 November	Garuda Indonesia dan BCA Menggelar Garuda Indonesia Travel Fair 2011 Garuda Indonesia and BCA Hold 2011 Garuda Indonesia Travel Fair
103	7 November	Garuda Indonesia Mendukung Pelaksanaan SEA Games XXVI 2011 Garuda Indonesia Supports the XXVI SEA Games 2011
104	7 November	Garuda Indonesia Supports 26th SEA Games 2011 Garuda Indonesia Supports 26th SEA Games 2011
105	11 November	Garuda Indonesia Gelar Travel Fair 2011 untuk Gairahkan Pariwisata Garuda Indonesia Holds Travel Fair 2011 to Boost Tourism
106	11 November	Garuda Indonesia holds Travel Fair 2011 to boost tourism Garuda Indonesia Holds Travel Fair 2011 to Boost Tourism
107	13 November	Garuda Indonesia dan CFM Finalisasi Kerjasama Perawatan Mesin CFM 56-7B Garuda Indonesia and CFM Finalize Cooperation for Maintenance of CFM56-7B Engine
108	13 November	Garuda Indonesia and CFM finalize cooperation for maintenance of CFM56-7B engine Garuda Indonesia and CFM Finalize Cooperation for Maintenance of CFM56-7B Engine
109	16 November	Peserta Seminar Peran Perempuan KTT ASEAN Kunjungi Desa Tenun Binaan Garuda Indonesia di Sidemen, Karang Asem, Bali Participant in the Seminar on Women's Role of ASEAN Summit Visits "Desa Tenun Binaan Garuda Indonesia" at Sidemen, Karang Asem, Bali
110	21 November	Kerjasama Sinergi Berbagai Layanan dan Fasilitas Garuda Indonesia untuk Nasabah Muamalat Synergy on Various Services and Facilities of Garuda Indonesia for Muamalat Customers
111	28 November	Garuda Indonesia, PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II Tandatangani Kerjasama Pengembangan Layanan Kebandaraan Garuda Indonesia, PT Angkasa Pura I and PT Angkasa Pura II Sign MOU for the Development of Airport Services
112	29 November	Garuda Indonesia Berikan Penghargaan Bagi Tim Tenis SEA Games XXVI 2011 Garuda Indonesia Awards the Indonesian Table-Tennis Team in the XXVI SEA Games 2011
113	9 December	Garuda Indonesia dan Jababeka Tandatangani Perjanjian Kerjasama Corporate Sales Garuda Indonesia and Jababeka Sign MOU on Corporate Sales
114	11 December	Garuda Indonesia Telah Selesaikan Penerbangan Haji 132 H/ 2011M Garuda Indonesia has Completed Hajj Flight 132 H/ 2011M
115	16 December	Garuda Indonesia Resmikan Simulator Airbus A330-200 dan Boeing 737-800NG dan Jalin Kerjasama SDM dengan GE Garuda Indonesia Inaugurates Simulators for Airbus A330- Series and Boeing 737-800NG and Signs Leadership & Management Development Agreement with GE
116	16 December	Garuda Indonesia Inaugurates Simulators for Airbus A330- Series and Boeing 737-800NG and Signs Leadership & Management Development Agreement with GE Garuda Indonesia Inaugurates Simulators for Airbus A330- Series and Boeing 737-800NG and Signs Leadership & Management Development Agreement with GE
117	18 December	Garuda Indonesia dan Ferrari Indonesia Laksanakan "Joy Flight" dan Lelang Amal Untuk Anak-anak Kurang Beruntung Garuda Indonesia and Ferrari Indonesia Hold Joy Flight and Charity Auction for the Benefit of the Unfortunate Children
118	19 December	Garuda Indonesia Berhasil Membukukan Laba Periode Berjalan (Income Current Period) Januari November 2011 Sebesar Rp 725 miliar Garuda Indonesia Books IDR 725 billion Income Current Period for January November 2011
119	19 December	Garuda Indonesia Books IDR 725 billion Income Current Period for January November 2011 Garuda Indonesia Books IDR 725 billion Income Current Period for January November 2011

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

No	Tanggal Date	Peristiwa Event
120	20 December	Garuda Indonesia Tambah 14 ribu Tempat Duduk Sambut Liburan Natal dan Tahun Baru 2011/2012 Garuda Indonesia adds 14.000 seats for Christmas and 2012 New Year Holidays
121	20 December	Garuda Indonesia adds 14.000 seats for Christmas and 2012 New Year Holidays Garuda Indonesia adds 14.000 seats for Christmas and 2012 New Year Holidays
122	22 December	Garuda Indonesia dan BNI Tandatangani Kerjasama Layanan Super Premium Bagi Pelanggan Garuda Indonesia and BNI Sign MOU on Super Premium Customer Service

Keterbukaan Informasi ke IDXNet Tahun 2011
Information Disclosure to IDXNet in 2011

No	Tanggal Date	Perihal Subject	Keterangan Note
1	2 March 2011	Penyampaian Prospektus Submission of Prospectus	Terkait dengan Penawaran Umum Regarding the Public Offering
2	2 March 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu Diketahui Publik Information Disclosure for Public	Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat No. 02/ KPPU/2010/PN.JKT.PST terkait dugaan praktek kartel penetapan tarif fuel surcharge untuk rute penerbangan domestik yang dituduhkan oleh Komisi Pengawas Persaingan Usaha ("KPPU") kepada beberapa maskapai penerbangan nasional, termasuk PT Garuda Indonesia (Persero), Tbk. Central Jakarta District Court Verdict No. 02/ KPPU/2010/PN.JKT.PST regarding the fuel surcharges fixing allegations from KPPU to nine airline companies, including PT Garuda Indonesia (Persero), Tbk.
3	14 March 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu Diketahui Publik Information Disclosure for Public	Serah terima pesawat kepada Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara Handing over aircraft to the Indonesian Air Force
4	14 March 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu Diketahui Publik Information Disclosure for Public	Relaas Pemberitahuan Isi Putusan Mahkamah Agung terhadap gugatan perdata yang diajukan oleh Sdri. Suciwati terkait dengan meninggalnya Sdr. Munir dalam penerbangan GA 974 pada tanggal 6 September 2004. Summons Letter from the Supreme Court Regarding the Verdict on the civil case filed by Suciwati Regarding the Murder Case of Munir in the Flight GA 974 on 6 September 2004.
5	14 March 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu Diketahui Publik Information Disclosure for Public	Informasi mengenai penerbangan Garuda mendarat normal di Bandara Narita, Tokyo Information on Garuda Landed Normally at Narita, Tokyo
6	16 March 2011	Penjelasan Atas Permintaan Konfirmasi Bursa Tentang Pemberitaan Di Media Massa Explanation on the Request for Confirmation Regarding News Reporting	Penjelasan Mengenai Pemberitaan di Media Masa "Saham Garuda Indonesia diincar Investor Besar" Confirmation Regarding News Reporting "Big Investors Interest in Garuda Indonesia Shares"

No	Tanggal Date	Perihal Subject	Keterangan Note
7	30 March 2011	Penyampaian Laporan Keuangan Tahunan Submission of Annual Financial Statements	Laporan Keuangan Tahunan Auditan Tahun Buku 2010 untuk periode yang berakhir pada tanggal 31 Des yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio dan Rekan dengan periode pembanding yang berakhir pada 31 Des 2009. Opini akuntan berupa Wajar Tanpa Pengecualian yang ditandatangani oleh Muhammad Irfan pada tanggal 28 Mar 2011 . Audited Annual Financial Statements for Fiscal Year 2010 for the period ended 31 December, as audited by Public Accountant Firm Osman Bing Satrio and Associates, with comparison period ended December 31, 2009. Unqualified Opinion from accountants signed by Muhammad Irfan on March 28, 2011.
8	31 March 2011	Pemberitahuan Rencana Penyelenggaraan Rapat Umum Pemegang Saham Notification of the GMS Plan	Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan RUPS Ke : 1 untuk tahun buku 2011 pada 29 Apr 2011 pukul 08:30 WIB First Annual General Meeting of Shareholders for the Fiscal year 2011 on 29 April 2011 at 08:30
9	31 March 2011	Penyampaian Bukti Iklan Submission of Proof of Advertisement	- Pemberitahuan RUPS Tahunan - Informasi Laporan Keuangan Tahunan tahun 2010 - Notification of Annual GMS - Information on Annual Financial Statements 2010
10	7 April 2011	Penjelasan Atas Permintaan Konfirmasi Bursa Tentang Pemberitaan Di Media Massa Explanation on the Request for Confirmation Regarding News Reporting	Penjelasan mengenai pemberitaan di media massa “Garuda Indonesia Ingin Melakukan Kuasi Reorganisasi” Confirmation Regarding News Reporting “Garuda Indonesia to Conduct Quasi Reorganization”
11	14 April 2011	Panggilan Rapat Umum Pemegang Saham Invitation to General Meeting of Shareholders	Perusahaan akan menyelenggarakan Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan RUPS Ke 1 untuk tahun buku 2011 pada 14 Apr 2011 pukul 13:30 WIB Lokasi Penyelenggaran RUPS Ballroom 1A-B, Hotel Ritz Carlton, Lantai 4, Pacific Place, SCBD, Jalan Jendral Sudirman, Jakarta The Company to hold First Annual General Meeting of Shareholders for fiscal year 2011 on Apr 14, 2011 at 13:30 pm Venue: Ballroom 1A-B, Ritz Carlton Hotel, 4th Floor, Pacific Place, SCBD, Jalan General Sudirman, Jakarta
12	14 April 2011	Penyampaian Bukti Iklan Submission of Proof of Advertisement	Panggilan RUPS Tahunan di Kompas dan Bisnis Indonesia pada tanggal 14 April 2011 Invitation Ad to Annual GMS on Kompas and Business Indonesia on 14 April 2011
13	15 April 2011	Penyampaian Laporan Tahunan Submission of Annual Report	Penyampaian Laporan Tahunan 2010 Submission of 2010 Annual Report
14	18 April 2011	Penggunaan Dana Hasil Penawaran Umum The Use of Proceeds from Public Offering	Laporan Penggunaan Dana Hasil Penawaran umum yang telah dilakukan oleh PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Report on the Use of Proceeds from Public Offering by PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

No	Tanggal Date	Perihal Subject	Keterangan Note
15	25 April 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu Diketahui Publik Information Disclosure for Public	Pemberitahuan Penghentian Perkara dari Pengadilan Tinggi New Zealand (NZCC), terkait dengan perkara dugaan pelanggaran kartel kargo di New Zealand dengan register perkara No. CIV 2008-404-008358, yang diperiksa di Pengadilan Tinggi New Zealand ("High Court of New Zealand"), Notification of Discontinuance of Over the Lawsuit by the High Court of New Zealand, Regarding the Allegation of the Breach of the Regulation on Cartel in New Zealand (NZCC), with Case Register No. CIV 2008-404-008358, High Court of New Zealand
16	2 May 2011	Penyampaian Bukti Iklan Submission of Proof of Advertisement	Hasil RUPS Tahunan di Kompas dan Bisnis Indonesia pada tanggal 2 Mei 2011 Results from the Annual GMS in Kompas and Bisnis Indonesia on 2 May 2011
17	2 May 2011	Penyampaian Laporan Keuangan Interim yang Tidak Diaudit Submission of Interim Financial Statement (Unaudited)	PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk menyampaikan Laporan Keuangan Interim yang Tidak Diaudit Tahun Buku 2011 untuk periode yang berakhir pada tanggal 31 Mar dengan periode pembanding yang berakhir pada 31 Mar 2010 PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Submitted Interim Financial Statement (Unaudited) for the Financial Statements 2011 for the Period ended 31 March with Comparison Period Ended 31 March 2010
18	3 May 2011	Hasil Rapat Umum Pemegang Saham Results from GMS	Penyampaian Hasil Rapat Umum Pemegang Saham Submission of Results from GMS
19	23 May 2011	Penggunaan Dana Hasil Penawaran Umum The Use of Proceeds from Public Offering	Laporan Penggunaan Dana Hasil Penawaran umum yang telah dilakukan oleh PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Report on the Use of Proceeds from Public Offering by PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
20	25 May 2011	Penjelasan Atas Permintaan Konfirmasi Bursa Tentang Pemberitaan Di Media Massa Explanation on the Request for Confirmation Regarding News Reporting	Penjelasan mengenai pemberitaan di media massa "Garuda Indonesia diduga Mark Up Bunga Utang" Confirmation Regarding News Reporting "Garuda Indonesia's Alleged Marked Up Debt Interest"
21	31 May 2011	Keterbukaan Informasi yang Perlu diketahui oleh Publik Information Disclosure for Public	Pemberitahuan hasil putusan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan atas perkara perdata gugatan melawan hukum yang diajukan oleh H. Hutomo Mandala Putra kepada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Notification of the Verdict by the South Jakarta District Court Regarding the Civil Case Filed by H. Hutomo Mandala Putra to PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
22	31 May 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu diketahui Publik Information Disclosure for Public	Penjelasan atas Pemberitaan Terkait PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Confirmation Regarding News Reporting on PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
23	31 May 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu diketahui Publik Information Disclosure for Public	Penjelasan Kepada Bapepam-LK terkait Pemenuhan Komisaris Independen Confirmation to Bapepam-LK Regarding the Fulfillment of Independent Commissioner

No	Tanggal Date	Perihal Subject	Keterangan Note
24	10 June 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu diketahui Publik Information Disclosure for Public	Penjelasan mengenai perkara perdata gugatan perbuatan melawan hukum di Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dengan register perkara No. 569/PDT.G/2010/PN.Jkt.Sel., yang diajukan oleh PT Bali Pecatu Graha ("BPG") kepada PTIndo Multi Media sebagai Tergugat I, Taufik Darusman sebagai Tergugat II, Sari Widiati sebagai Tergugat III, PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk ("Garuda Indonesia") sebagai Tergugat IV, Pujobroto sebagai Tergugat V, Prasetyo Budi sebagai Tergugat VI dimana Para Tergugat diduga melakukan perbuatan melawan hukum terkait adanya note/catatan dalam artikel berjudul "A New Destination to Enjoy in Bali" di Majalah Garuda Indonesia (The Magazine of Garuda Indonesia) edisi bulan Desember 2009 Explanation on the Civil Law Suit for Activities Against the Law at the South Jakarta District Court with Case Register No. 569/PDT.G/2010/PN.Jkt.Sel. filed by PT Bali Pecatu Graha ("BPG") to PT Indo Multi Media as Accused I, Taufik Darusman as Accused II, Sari Widiati as Accused III, PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk ("Garuda Indonesia") as Accused IV, Pujobroto as Accused V, Prasetyo Budi as Accused VI in which All Accused were Alleged for Activities Against the Law Regarding the Notes in the Article "A New Destination to Enjoy in Bali" in the Magazine of Garuda Indonesia), December 2009 Edition
25	16 June 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu diketahui Publik Information Disclosure for Public	Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Atas Perkara No.06/KPPU/2010/PN.JKT.PST antara PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk., PT Gaya Bella Diantama, PT Uskarindo Prima melawan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) The Verdict of the Central Jakarta District Court on Case No.06/KPPU/2010/PN.JKT.PST between PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk., PT Gaya Bella Diantama, PT Uskarindo Prima against the Business Competition Supervisory Commission (KPPU)
26	22 June 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu diketahui Publik Information Disclosure for Public	Nota Kesepahaman Pembelian Pesawat. Pada tanggal 15 Juni 2011 Perusahaan telah menandatangani Nota Kesepahaman (MOU) pembelian 50 pesawat jenis A-320 Family dengan Airbus Industrie Aircraft Purchase Agreement. On June 15, 2011 the Company and Airbus Industry Signed Memorandum of Understanding (MOU) for the Purchase 50 Airbus A-320 Family

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

No	Tanggal Date	Perihal Subject	Keterangan Note
27	28 June 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu diketahui Publik Information Disclosure for Public	Penandatangan US$55,000,000 Facility Agreement dengan Citigroup Global Markets Singapore Pte. Ltd., UBS AG, Singapore Branch, PT Bank Central Asia Tbk, PT Bank ICBC Indonesia, PT Bank Internasional Indonesia Tbk, PT Bank Permata Tbk dan Bank of China Limited, Jakarta Branch sebagai arranger dan kreditur, Citicorp International Limited sebagai agen dan PT Bank Internasional Indonesia Tbk sebagai agen jaminan. Garuda Indonesia Signs a US$55,000,000 Facility Agreement with Citigroup Global Markets Singapore Pte. Ltd., UBS AG, Singapore Branch, PT Bank Central Asia Tbk, PT Bank ICBC Indonesia, PT Bank Internasional Indonesia Tbk, PT Bank Permata Tbk and Bank of China Limited, Jakarta Branch as arranger and creditor, Citicorp International Limited as agent and PT Bank Internasional Indonesia Tbk as warranty agent.
28	30 June 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu diketahui Publik Information Disclosure for Public	Penandatangan dokumen penarikan fasilitas tranche B dari Indonesia Eximbank dengan plafond sebesar US$27,000,000 (dua puluh tujuh juta Dollar Amerika Serikat), yang sebagian dana tersebut akan dicairkan pada tanggal 30 Juni 2011. Garuda Indonesia signed a draw down of tranche B facility with maximum US$ 27,000,000 (twenty seven million USD) from Indonesia Eximbank, partly will be drawn on June 30, 2011
29	14 July 2011	Penggunaan Dana Hasil Penawaran Umum The Use of Proceeds from Public Offering	Laporan Penggunaan Dana Hasil Penawaran umum yang telah dilakukan oleh PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk , Report on the Use of Proceeds from Public Offering by PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
30	14 July 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu diketahui Publik Information Disclosure for Public	Pemberitaan Media terkait konferensi pers yang dilakukan oleh beberapa anggota Asosiasi Pilot Garuda (APG) pada tanggal 12 Juli 2011. Media Coverage Regarding The Press Conference Conducted by the Members of Garuda Pilot Association (APG) on July 12, 2011
31	29 July 2011	Penyampaian Laporan Keuangan Interim yang Tidak Diaudit Submission of Interim Financial Statement (Unaudited)	PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk menyampaikan Laporan Keuangan Interim yang Tidak Diaudit Tahun Buku 2011 untuk periode yang berakhir pada tanggal 30 Jun dengan periode pembanding yang berakhir pada 30 Jun 2010. PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Submitted Interim Financial Statement (Unaudited) for the Fiscal Year 2011 for the Period ended 30 June with Comparison Period Ended 30 June 2010.
32	29 July 2011	Penjelasan Atas Permintaan Konfirmasi Bursa Tentang Pemberitaan Di Media Massa Explanation on the Request for Confirmation Regarding News Reporting	Penjelasan atas pemberitaan di media massa "Mogok Berakhir, Emirsyah Satar dan Pilot APG Berpelukan" Confirmation Regarding News Reporting "The Strike is Ended, Emirsyah Satar Hugs APG Pilots"

No	Tanggal Date	Perihal Subject	Keterangan Note
33	4 August 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu Diketahui Publik Information Disclosure for Public	Penandatangan Perjanjian Pembelian Pesawat Airbus A320 Family Signing of Purchase Agreement of Airbus A320 Family
34	16 August 2011	Transaksi Afiliasi Affiliation Transaction	Transaksi Afiliasi dengan obyek Transaksi adalah 2 unit mesin tipe CFM56-3C-1 antara Perusahaan dengan TNI AU Affiliation Transaction with 2 CFM56-3C-1 Engines as Object of Transaction between the Company and Indonesian Airforce (TNI AU)
35	19 August 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu Diketahui Publik Information Disclosure for Public	Press Release Garuda Indonesia Tambah 99 Penerbangan Ekstra & Kinerja Garuda bulan Juli 2011 Meningkat Sangat Signifikan Press Release Garuda Indonesia Adds 99 Extra Flights & Garuda Performance in July 2011 Increases Significantly
36	16 September 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu Diketahui Publik Information Disclosure for Public	Pemberitahuan Isi Putusan Pengadilan Hubungan Industrial pada Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor: 91/PHI.G/2011/PN.JKT.PST, Tanggal 22 Agustus 2011 Notification of the Verdict Made By the Industrial Relations Court in Central Jakarta District Court No: 91/PHI.G/2011/PN.JKT.PST, dated 22 August 2011
37	6 October 2011	Penjelasan Atas Permintaan Konfirmasi Bursa Tentang Pemberitaan Di Media Massa Explanation on the Request for Confirmation Regarding News Reporting	Penjelasan mengenai pemberitaan di media massa "Serikat Pekerja Beber Korupsi di PT Garuda Indonesia ke KPK" Confirmation Regarding News Reporting "Employee Union to Disclose PT Garuda Indonesia Corruption to KPK"
38	14 October 2011	Penggunaan Dana Hasil Penawaran Umum The Use of Proceeds from Public Offering	Laporan Penggunaan Dana Hasil Penawaran umum yang telah dilakukan oleh PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Report on the Use of Proceeds from Public Offering by PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
39	14 October 2011	Penggunaan Dana Hasil Penawaran Umum The Use of Proceeds from Public Offering	Laporan Penggunaan Dana Hasil Penawaran umum yang telah dilakukan oleh PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Report on the Use of Proceeds from Public Offering by PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
40	28 October 2011	Penyampaian Laporan Keuangan Interim yang Tidak Diaudit Submission of Interim Financial Statement (Unaudited)	PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk menyampaikan Laporan Keuangan Interim yang Tidak Diaudit Tahun Buku 2011 untuk periode yang berakhir pada tanggal 30 Sep dengan periode pembanding yang berakhir pada 30 Sep 2010. PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Submits LInterim Financial Statement (Unaudited) of the Fiscal Year 2011 for Period Ended 30 September with Comparison Period Ended 30 September 2010.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

No	Tanggal Date	Perihal Subject	Keterangan Note
41	14 November 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu Diketahui Publik Information Disclosure for Public	Press Release. - Garuda Indonesia dan CFM Finalisasi Kerjasama Perawatan Mesin CFM56-7B - Garuda Indonesia juga telah memilih CFM56-5B dan Leap-1A untuk A320s dan A320Neo Citilink Press Release. - Garuda Indonesia and CFM Finalize Agreement on the CFM56-7B Engine Maintenance - Garuda Indonesia has Chosen CFM56-5B and Leap-1A for Citilink's A320s and A320Neo
42	30 November 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu Diketahui Publik Information Disclosure for Public	Penandatangan MOU Pengembangan Layanan Bandar Udara Signing of MOU for the Development of Airport Services
43	5 December 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu Diketahui Publik Information Disclosure for Public	Perkembangan Perjanjian Kerja Bersama PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk The Development on Collective Labor Agreement of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
44	5 December 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu Diketahui Publik Information Disclosure for Public	Pemberian Bantuan Dengan Afiliasi Transactions with Affiliated Parties
45	5 December 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu Diketahui Publik Information Disclosure for Public	Berita Pers/Press Release Penerbangan Garuda Indonesia Akibat Aktivitas Gunung Gamalama, Ternate, Garuda Indonesia Untuk Sementara Hentikan Penerbangan ke Ternate Press Release - Garuda Indonesia Temporary Stops Flight to Ternate, as a Result of the Activity of Mount Gamalama
46	13 December 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu Diketahui Publik Information Disclosure for Public	Transaksi Penjualan 4 (empat) Pesawat Boeing Tipe 737-400 Sales Transaction for 4 (four) Boeing 737-400
47	22 December 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu Diketahui Publik Information Disclosure for Public	Berita Press-Garuda Indonesia Berhasil Membukukan Laba Periode Berjalan (Income Current Period) Januari – November 2011 Sebesar Rp. 725 miliar News Release - Garuda Indonesia Booked Income Current Period of January – November 2011 Amounte to Rp 725 Billion
48	23 December 2011	Keterbukaan Informasi Yang Perlu Diketahui Publik Information Disclosure for Public	Berita Pers-Garuda Indonesia dan BNI Tandatangani Kerjasama Layanan Super Premium Bagi Pelanggan News Release - Garuda Indonesia and BNI Sign MOU for Super Premium Partnership Customer Service

AUDIT INTERNAL

Berdasarkan Peraturan IX.I.7, Lampiran Keputusan Ketua Bapepam dan LK Nomor: Kep-496/BL/2008 tentang Pembentukan dan Pedoman Penyusunan Piagam Unit Audit Internal, Audit Internal adalah suatu kegiatan pemberian keyakinan (assurance) dan konsultasi yang bersifat independen dan obyektif, dengan tujuan untuk meningkatkan nilai dan memperbaiki operasional perusahaan, melalui pendekatan yang sistematis, dengan cara mengevaluasi dan meningkatkan efektivitas manajemen risiko, pengendalian, dan proses tata kelola perusahaan.

Sesuai ketentuan Peraturan Menteri BUMN Nomor: PER-01/MBU/2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan Yang Baik (Good Corporate Governance) Pada Badan Usaha Milik Negara Pasal 28, bahwa Direksi BUMN wajib menyelenggarakan pengawasan intern yang dilakukan dengan:

a. Membentuk Satuan Pengawasan Intern;
b. Membuat Piagam Pengawasan Intern.

Fungsi pengawasan intern sebagaimana dimaksud butir a di atas, antara lain meliputi:

a. Evaluasi atas efektivitas pelaksanaan pengendalian intern, manajemen risiko, dan proses tata kelola perusahaan, sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan kebijakan perusahaan.
b. Pemeriksaan dan penilaian atas efisiensi dan efektivitas di bidang keuangan, operasional, sumber daya manusia, teknologi informasi, dan kegiatan lainnya.

Perusahaan telah membentuk Satuan Pengawasan Intern dengan nama Unit Internal Audit.

VP Internal Audit

Berdasarkan ketentuan Peraturan BUMN dan juga Peraturan Bapepam-LK, Unit Internal Audit dipimpin oleh seorang Kepala Unit Internal Audit (Vice President Internal Audit) yang diangkat dan diberhentikan oleh Direktur Utama atas persetujuan Dewan Komisaris, dan bertanggung jawab kepada Direktur Utama. Setiap pengangkatan, penggantian, atau pemberhentian VP Internal Audit harus segera diberitahukan kepada Bapepam-LK.

INTERNAL AUDIT

Based on the Attachment of the Decision of the Chairman of Capital Market and Financial Institutions Supervisory Agency Number: Kep-496/BL/2008 dated November 28, 2008, Rule No. IX.I.7: Forming and Charter's Compilation Guidance of Internal Audit Unit, Internal Auditing is an independent and objective assurance and consultation activity designed to add value and improve an organization's operations, by utilizing a systematic methodology for evaluating and improving the effectiveness of risk management, control, and governance processes.

Pursuant to the Minister of State-Owned Enterprises Regulation No. PER-01/MBU/2011 on the Implementation of Good Corporate Governance in the State-Owned Enterprises, Article 28, that the Board of Directors shall perform internal control activities by:

a. Forming the Internal Control Unit;
b. Creating Charter of Internal Control.

The internal control function as referred in the item a above, may include the following:

a. Evaluation on the effectiveness of internal control, risk management and corporate governance processes, in accordance with legislation and company policy.
b. Examination and assessment on the efficiency and effectiveness in finance, operations, human resources, information technology, and other activities.

Garuda Indonesia has established the Internal Control Unit under the name of Internal Audit Unit.

VP Internal Audit

Based on the provision of State-Owned Enterprises and Bapepam-LK, the Head of Internal Audit Unit (Vice President of Internal Audit) are appointed and dismissed by the President Director upon the approval of the Board of Commissioners, and reports to the President Director. Any removal, replacement, or dismissal of the VP Internal Audit must be notified to Bapepam-LK.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Setiap tahun VP Internal Audit menetapkan Program Kerja Pengawasan Tahunan (PKPT) Perusahaan dan Anggaran Pemeriksaan Tahunan. Dalam melaksanakan tugasnya, VP Internal Audit memiliki akses untuk memeriksa dokumen, pencatatan, personal, dan fisik kekayaan perusahaan di seluruh unit kerja guna mendapatkan data dan informasi yang berkaitan dengan pelaksanaan tugas audit. Di samping itu VP Internal Audit juga bertugas menerapkan nilai-nilai budaya perusahaan dalam setiap aktivitas di lingkungan kerjanya dan konsisten melakukan pembinaan serta pengawasan terhadap implementasinya pada seluruh SDM di unit kerjanya.

Every year, VP of Internal Audit set up the Annual Audit Work Program (PKPT) and Annual Audit Budget. In performing its duties, VP of Internal Audit has the access to inspect Company's documents, records, personal, physical properties in all Units in order to obtain data and information related to the implementation of audit tasks. In addition, VP of Internal Audit is also tasked to implement Corporate Values in every activity in office environment and consistently develop and supervise its implementation in the entire work Units.

Piagam Audit Internal

Perusahaan telah memiliki Piagam Audit Internal (Internal Audit Charter) yang di dalamnya memuat mengenai:

a. Struktur dan kedudukan Unit Internal Audit.
b. Tugas dan tanggung jawab Unit Internal Audit.
c. Wewenang Unit Internal Audit.
d. Kode etik Unit Internal Audit yang mengacu kepada kode etik yang ditetapkan asosiasi Internal Audit yang ada di Indonesia atau kode etik Internal Audit yang lazim berlaku secara internasional.
e. Persyaratan auditor yang duduk dalam Unit Internal Audit.
f. Pertanggungjawaban Unit Internal Audit.
g. Larangan perangkapan tugas dan jabatan auditor dan pelaksana yang duduk dalam Unit Internal Audit dari pelaksanaan kegiatan operasional perusahaan.

Internal Audit Charter

The Company has established an Internal Audit Charter which contains:

a. The structure and position of Internal Audit Unit.
b. Duties and responsibilities of Internal Audit Unit.
c. Authority of Internal Audit Unit.
d. Code of Conduct of the Internal Audit Unit which inline to the Code of Conduct established by the Institute of Internal Auditors in Indonesia, which was applied internationally.
e. Criteria for auditor in the Internal Audit Unit.
f. Accountability of Internal Audit Unit.
g. Prohibition to conduct concurrent task and hold concurrent position of auditor and executive in the Internal Audit Unit from the Company's operations.

Piagam Audit Internal Perusahaan telah ditetapkan oleh Direktur Utama dan telah disetujui oleh Dewan Komisaris Perusahaan.

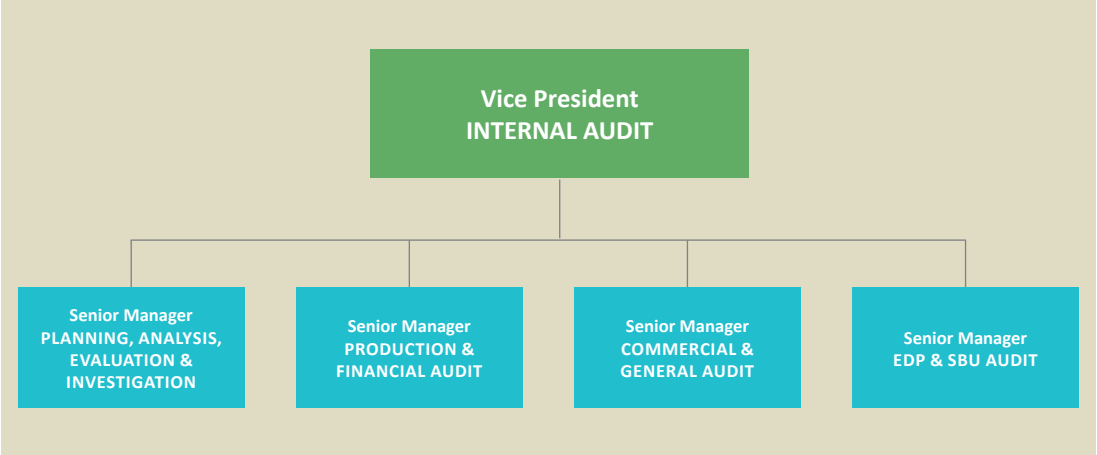
The Company's Internal Audit Charter has been established by the Director and approved by the Board of Commissioners.

Biografi VP Internal Audit

Sri Mulyati menjabat sebagai VP Internal Audit sejak Mei 2000. Beliau sebelumnya merintis karir di Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan sejak 1984 dengan posisi terakhir sebagai Kepala Seksi Pengawasan Kontraktor Minyak Asing. Sri Mulyati lahir 2 Juni 1956, lulusan Universitas Airlangga Surabaya, jurusan Ekonomi Akuntansi pada tahun 1982 ini telah mengikuti berbagai kursus dan pelatihan di bidang akuntansi dan audit dari berbagai institusi di dalam dan luar negeri.

VP Internal Audit Biography

Sri Mulyati holds the office of VP Internal Audit since May 2000. She began her career in Financial and Development Supervisory Board in 1984, with the latest position as Head of Supervision of Foreign Oil Contractors. Born in June 2, 1956, a graduate from Universitas Airlangga Surabaya, majoring Accounting Economy in 1982, she has taken various courses and trainings in accounting and audit from various domestic and overseas institutions.



Jumlah Pegawai

Kekuatan pegawai unit internal audit pada tahun 2011 adalah 37 pegawai terdiri dari 1 pejabat Vice President, 4 pejabat Senior Manager dan 31 auditor serta 1 sekretaris.

Uraian Pelaksanaan Tugas

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

Sertifikasi

Dalam rangka meningkatkan keahlian profesi auditor internal saat ini beberapa auditor telah memiliki sertifikasi/keahlian profesi yaitu QIA, CISA, CIA dan CFE dan secara bertahap auditor yang ada diwajibkan mengikuti pelatihan keahlian/sertifikasi.

Number of employees

In 2011, total number of employee in the internal audit unit is 37 employees consisting of 1 Vice President, 4 Senior Manager and 31 auditors and 1 secretary.

Task Descriptions

- Perform examination to ensure that internal control, risk management and corporate governance process have been conducted in accordance with prevailing rules;
- Perform examination and assessment on the efficiency and effectiveness in finance, accounting, operations, human resources, marketing, information technology and other activities;
- Serves as the catalyst in assisting the Management and Auditee in achieving the Company's objectives as well as a partner for the External Auditor (BPK, BPKP, Audit Firm, Audit Committee, and others) in performing the oversight function;
- Provide objective suggestions for improvement on the activities being examined, prepare examination report and submit the report to the President Director and the Board of Commissioners / Audit Committee.

Certification

In order to enhance the professional competence of the internal auditors, currently a number of auditors have been certified with QIA, CISA, CIA and CFE, and gradually all auditors are required to attend trainings/ certification.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Aktivitas Unit Audit Internal

Dalam rangka melaksanakan fungsi pemeriksaan unit audit internal yaitu memastikan bahwa pengendalian internal, manajemen risiko dan proses tata kelola perusahaan telah sesuai dengan aturan yang berlaku. Di samping itu juga fungsi unit audit internal memberikan nilai tambah bagi Perusahaan dengan cara membantu manajemen dan *auditee* dalam mencapai tujuan perusahaan sekaligus menjadi mitra kerja untuk Komite Audit dan Eksternal Auditor dalam rangka memperlancar proses pemeriksaan termasuk menindaklanjuti adanya laporan/ pengaduan masyarakat.

Selama tahun 2011 Audit Internal Perusahaan telah merealisasikan Program Kerja Pengawasan Tahunan (PKPT) sebanyak 52 program pemeriksaan termasuk pemeriksaan dalam rangka menindaklanjuti laporan pengaduan yang berasal dari *Whistle Blowing System* yang merupakan sarana yang disediakan perusahaan untuk menerima laporan dan pengaduan dari karyawan serta masyarakat.

Aplikasi IT
- Evaluasi Aplikasi *Internet Booking Engine* (IBE)
- Pemeriksaan Pengadaan IT
- Pemeriksaan IT Cargo
- Pemeriksaan Pengelolaan *User Access* Operasi
- Pengelolaan Fuel
- Pemeriksaan CROPA & Produktivitas *Crew*
- Pemeriksaan ReDelivery Pesawat Sewa
- Pemeriksaan Pengadaan Barang Operasi
- Pemeriksaan Operasional BO Cengkareng Teknik
- Pemeriksaan Pengelolaan *Inventory & Rotable Part*
- Pemeriksaan *Repair & Maintenance Engine Commercial*
- Pemeriksaan TKI & Umroh
- Pemeriksaan *Sales Outlet*
- Pemeriksaan *Corporate Account*
- Evaluasi Kerja Sama *Global Distribution* Sistem (GDS)
- Pemeriksaan Kebijakan *Pricing*
- Pemeriksaan Biaya Promosi

Internal Audit Unit Activity

In order to perform its function, the internal audit ensures that internal control, risk management and corporate governance processes are in accordance with prevailing rules. In addition, the internal audit unit also provides added values for the Company by in assisting the Management and Auditee in achieving the Company's objectives as well as being a partner for the Audit Committee and External Auditor in order to expedite the examination and to follow up on reports/complaints from public.

During the year 2011, the Internal Audit has realized Annual Audit Work Program by conducting 52 examinations including follow up on complaints from the Whistle Blowing System, a facility provided by the Company to channel reports and complaints from employees and the community.

IT Applications
- Evaluation on the Internet Booking Engine (IBE) Applications
- Audit on the IT Procurement
- Audit on the IT Cargo
- Audit on the Operational User Access Management
- Fuel Management
- Audit on CROPA & Crew Productivity
- Audit on the Leased Aircraft Re-Delivery
- Audit on the Operational Goods Procurement
- Audit on the Operational of Cengkareng Branch Office
- Audit on the Management of Inventory & Rotable Part
- Audit on the Repair & Maintenance of Commercial Engine
- Audit on the TKI & Umroh
- Audit on the Sales Outlet
- Audit on the Corporate Account
- Evaluation on the Collaboration with Global Distribution System (GDS)
- Audit on the Pricing Policies
- Audit on the Promotional Expenses

- Pemeriksaan Pengelolaan GFF
- Pemeriksaan BO Jakarta Raya
- Penerbangan *Peak Season* Iidul Fitri 1432 H
- Evaluasi Kinerja Rute Personalia
- Pemeriksaan Pengelolaan Personalia
- Evaluasi Kerja Sama Tenaga *Outsourcing Financial*
- Evaluasi *Sales* & Biaya BO Europe
- Pemeriksaan Program Kemitraan & Bina Lingkungan (PKBL)
- Pertanggungjawaban Uang Muka VVIP
- Pengelolaan *Fixed Asset Non Aircraft*
- Penganggaran Biaya Perawatan Pesawat *Branch Office*
- Pemeriksaan *Branch Office* sebanyak 14 pemeriksaan SBU & Entitas Anak
- Pengelolaan PT ABACUS
- Pemeriksaan Biaya Renovasi GITC
- Evaluasi atas Kerja Sama PT ASYST
- Evaluasi Implementasi GSSA & Keagenan Kargo
- Audit Operasional PT Aero System Indonesia
- Audit Operasional atas Kontrak Kerja Sama ISTS
- Pemeriksaan Pengelolaan SBU Cargo
- Pemeriksaan Operasional GITC
- Pemeriksaan Pengelolaan GSM
- Pemeriksaan operasional Citilink

- Audit on the Management of GFF
- Audit on the Jakarta Raya Branch Office
- Audit on Peak Season of Idul Fitri 1432 H
- Evaluation on the Performance of Route Personnel
- Audit on the Management of Personnel
- Evaluation on the Financial Personnel Outsourcing
- Evaluation on the Sales & Expenses of Europe Branch Office
- Audit on Program the Partnership & Community Development (PKBL)
- Accountability of VVIP Down Payment
- Management of Non Aircraft Fixed Asset
- Budgeting of Aircraft Maintenance at the Branch Offices
- Audit on the Branch Offices, 14 audit on SBUs & Subsidiaries
- Management of PT ABACUS
- Audit on the Renovation Cost of GITC
- Evaluation on Collaboration with PT ASYST
- Evaluation on Implementation of GSSA & Cargo Agency Business
- Audit on Operational PT Aero System Indonesia
- Audit on Operational of ISTS Contract
- Audit on Management of SBU Cargo
- Audit on Operational of GITC
- Audit on Management of GSM
- Audit on the Operational of Citilink

Disamping menjalankan program kerja pemeriksaan tersebut, unit audit internal juga melaksanakan program kerja dalam rangka peningkatan kualitas pemeriksaan dan pengembangan Sumber Daya Manusia, meliputi kegiatan sebagai berikut:

- Melakukan kajian terhadap Internal Audit Charter dengan mengacu kepada Surat Keputusan Ketua BPPM & LK, nomor KEP-496/BL/2008 tanggal 28 November 2008 serta melakukan *review* terhadap standar profesi audit internal dan SOP lainnya.
- Berkoordinasi secara rutin dengan Komite Audit dalam rangka menyelaraskan program kerja, mengevaluasi pelaksanaannya serta membahas laporan kinerja perusahaan.
- Merealisasikan program pendidikan berkelanjutan (PPL) dan program sertifikasi auditor baik lingkup Nasional (QIA) & Internasional (CIA, CISA, CFE) serta beberapa *workshop* & diklat lainnya.

Aside of conducting audit work program, the internal audit unit also has work program for the improvement of audit quality and the development of human resources, which include:

- Reviewing Internal Audit Charter based on the Chairman of BPPM & LK Decree No. KEP-496/BL/2008 dated 28 November 2008 and reviewing standard of profession of internal audit and other SOP.
- Coordinating on regular basis with the Audit Committee, in aligning the work program, evaluating the execution, and discussing the Company's performance report.
- Realizing continuous education program (PPL) and auditor certification program at national level (QIA) as well as International level (CIA, CISA, CFE), and a number of workshops and trainings.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

- Sebagai mitra auditor eksternal yaitu KAP, BPK dan BPKP dalam rangka membantu kelancaran pemeriksaan yang dilakukan.
- Melakukan koordinasi secara rutin dengan unit dalam rangka menindaklanjut atas laporan hasil audit eksternal auditor dan hasil audit internal (SPI).

- As partner for external auditor, namely KAP, BPK and BPKP in order to expedite the audit process.
- Coordinating on regular basis with the Units to follow up external audit and internal audit (SPI) reports.

AKUNTAN PUBLIK

Fungsi pengawasan independen terhadap aspek keuangan Perusahaan dilakukan dengan melaksanakan pemeriksaan Audit Eksternal yang dilakukan oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (*member of* Deloitte Touche Tohmatsu Limited), beralamat di The Plaza Office Tower 32nd Floor Jl. M.H. Thamrin Kav. 28-30 Jakarta 10350, ditunjuk sebagai Auditor Independen Perusahaan yang akan melakukan audit atas Laporan Keuangan Konsolidasian, Laporan Keuangan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL), *Excess Cash Report* dan Kepatuhan terhadap Peraturan Perundang-undangan dan Pengendalian Internal dan *review* atas Laporan Evaluasi Kinerja Garuda Indonesia untuk tahun buku 2011 dengan total biaya Rp 2.886.000.000 (konsolidasi).

Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan telah melakukan audit laporan keuangan konsolidasian Garuda Indonesia sebanyak 3 periode tahun buku berturut-turut sejak tahun 2009, sementara Akuntan Publik Muhammad Irfan dari KAP Osman Bing Satrio & Rekan telah melakukan pemeriksaan audit laporan keuangan konsolidasian Garuda Indonesia sebanyak 3 periode tahun buku berturut-turut.

Audit Eksternal/Akuntan Publik merupakan fungsi pengawasan independen terhadap aspek keuangan Perusahaan yang dilakukan oleh kantor Akuntan Publik. Selain melakukan audit atas Laporan Keuangan Konsolidasian, Laporan Keuangan PKBL, Excess Cash Report dan Kepatuhan terhadap Peraturan Perundang-undangan dan Pengendalian Internal dan *review* atas Laporan Evaluasi Kinerja Garuda Indonesia untuk tahun buku 2011, KAP Osman Bing Satrio & Rekan juga melakukan jasa profesional lainnya terkait rencana Perusahaan untuk melakukan Kuasi Reorganisasi dengan total biaya Rp 500.000.000,-.

PUBLIC ACCOUNTANT

Independent supervisory function on the financial aspect of the Company was carried out by the Public Accountant Firm who performed External Audit, namely the Public Accountant Firm Osman Bing Satrio & Associates (Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited), with office address at The Plaza Office Tower 32nd Floor Jl. M.H. Thamrin Kav. 28-30 Jakarta 10350. The Accountant Firm was appointed as the Independent Auditor to audit the Consolidated Financial Statements, Financial Statement of the Partnership and Community Development Program, Excess Cash Report, Compliance to Laws and Regulations, and Internal Control and review of Garuda Indonesia Performance Evaluation Report for the fiscal year 2011, with a total fee of Rp 2,886,000,000 (consolidation).

Public Accountant Firm Osman Bing Satrio & Associates has performed the audit on the annual financial report of Garuda Indonesia for 3 fiscal years in a row since 2009, while Public Accountant Muhammad Irfan from KAP Osman Bing Satrio & Rekan has performed the audit on the annual financial report of Garuda Indonesia for 3 fiscal years in a row

External Audit/Public Accountant is an independent supervisory function on the financial aspects of the Company, which are conducted by Public Accountant Firm. In addition to conducting on the Consolidated Financial Statements, Financial Statement of the Partnership and Community Development Program, Excess Cash Report, Compliance to Laws and Regulations, and Internal Control and review of Performance Evaluation Report of Garuda Indonesia for the fiscal year 2011, KAP Osman Bing Satrio & Rekan also performed other professional services, related to Garuda Indonesia's plan for Quasi-Reorganization, with a total fee of Rp 500,000,000,-.

MANAJEMEN RISIKO

Menjadi perusahaan penerbangan yang handal dengan reputasi yang sejajar dengan maskapai kelas dunia lainnya, menuntut penyusunan langkah-langkah strategis yang cermat untuk menghasilkan kinerja operasional dan finansial yang optimal demi memenuhi harapan seluruh *stakeholders*. Demikian pula keharusan memenuhi regulasi industri penerbangan secara ketat, yang dibarengi eskalasi biaya bahan bakar dan beban tetap lainnya mempertegas tuntutan atas pentingnya Tata Kelola Perusahaan yang sehat dan manajemen risiko yang dapat diandalkan. Meski pada dasarnya kedua hal tersebut telah berjalan/dilaksanakan, bahkan sejak awal perusahaan ini berdiri, dengan cara yang masih konvensional serta berkembang sesuai dengan perubahan yang terjadi pada kondisi internal maupun eksternal. *Enterprise Risk Management* (ERM) sebagai suatu disiplin manajerial baru dirintis implementasinya secara formal di Perusahaan pada tahun 2009 dengan mengacu pada kerangka kerja COSO *Enterprise Risk Management*. Dalam penerapannya, manajemen risiko menjadi bagian yang tidak dapat dipisahkan dari penerapan GCG dan pengendalian internal.

Faktor Risiko Utama dan Ketidakpastian

Sesuai karakteristik sebuah perusahaan jasa penerbangan, terdapat beberapa kategori risiko yang dinilai memiliki potensi yang cukup besar untuk dihadapi oleh Perusahaan. Namun hal ini tidak menutup kemungkinan eksposur dari jenis risiko lainnya yang juga dapat dihadapi oleh Perusahaan. Berdasarkan identifikasi yang dilakukan, beberapa ketidakpastian yang dihadapi dan memiliki potensi dampak negatif terhadap operasional maupun tujuan perusahaan antara lain:

1. **Risiko Politik dan Sosial**
   Dengan luasnya jaringan penerbangan baik di rute domestik maupun international, Perusahaan dapat mengalami dampak negatif bila terjadi ketidakstabilan politik, sosial dan ekonomi di Indonesia maupun di wilayah operasional lainnya. Selain itu, aksi terorisme, wabah penyakit, dan insiden yang berdampak pada pencitraan negatif terhadap keamanan dan keselamatan perjalanan di Indonesia, memiliki potensi ancaman terhadap pertumbuhan trafik

RISK MANAGEMENT

Being a reliable airline with a world-class reputation demands a carefully drawn strategy for optimum operational and financial outcomes to meet the expectations of all stakeholders. Likewise, under the strict regulation of airline industry, along with the escalation of fuel costs and other fixed expenses, the importance of sound Corporate Governance and reliable risk management is reinforced. Despite the fact that the Company has implemented both things, even from the inception of the company in a conventional manner and has been growing ever since to cope with the changes in internal and external conditions. As a new managerial discipline, the Company began to formally implement the Enterprise Risk Management (ERM) in 2009 referring to the framework of COSO Enterprise Risk Management. In practice, risk management becomes an inseparable part of the implementation of good corporate governance and internal control.

Key Risk Factors and Uncertainties

In keeping with the characteristic of airline industry, the Company's business entails big risk potential. But it does not exclude the possibility of other potential risk faced by the Company. The Company has identified a number of uncertainties that pose risks to Company's operation and objective, among others are:

1. **Political and Social Risk**
   Having an extensive network of flights in both domestic and international routes, the Company can be negatively impacted by political, social and economic instability in Indonesia and in other operational areas. Furthermore, terrorist acts, epidemic diseases, and incidents that bring negative perception on Indonesian flight security and safety, all can pose risk on airline passenger traffic growth both domestically and internationally. The decline in traffic could

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

penumpang penerbangan baik domestik maupun internasional. Penurunan trafik tersebut secara signifikan dapat berdampak pada tingkat isian pesawat maupun pendapatan usaha.

significantly impact the seat occupancy rate and business income.

2. Risiko Makro Ekonomi
Ketidakstabilan ekonomi di tingkat global, regional, dan nasional dapat berakibat pada muramnya perekonomian serta prospek dan kinerja bisnis. Situasi tersebut berpotensi memicu resesi, inflasi, deflasi, fluktuasi nilai mata uang, kegagalan bisnis, keterbatasan sumber pendanaan, peningkatan harga bahan bakar dan biaya lainnya. Dalam jangka panjang kondisi pasar yang tidak menguntungkan ini dapat secara signifikan berpengaruh terhadap arus kas, kemampuan pembiayaan investasi, peningkatan biaya operasi, maupun berdampak langsung terhadap pencapaian laba Perusahaan.

2. Macroeconomic Risk
An economic instability in global, or regional, or national level can result in an unfavorable economy and its prospects and business performance. Such an adverse situation might trigger a recession, inflation, deflation, fluctuation in currency rates, business failures, limited sources of funding, an increase in fuel prices and other costs. In the long run, such an unfavorable market conditions may significantly affect cash flow, investment capability, increased operating costs, as well as directly impact the Company's profitability.

3. Risiko Strategis dan Bisnis
Perusahaan berbisnis dalam area industri yang sangat dipengaruhi oleh berbagai perubahan global yang sama sekali berada di luar kendali. Dalam kondisi perubahan yang cepat sementara perusahaan memiliki keterbatasan dalam hal fleksibilitas operasional, secara teratur evaluasi atas perencanaan dan strategi bisnis telah dilakukan. Namun perubahan luar biasa yang dipicu oleh peristiwa ekstrim dan tidak terprediksi berpotensi pada keharusan melakukan koreksi negatif atas rencana strategis dan bisnis perusahaan.

3. Strategic and Business Risk
The Company engages in a business that heavily influenced by global change and it is beyond the Company's control. Changes happen rapidly while the Company has a limitation in terms of operational flexibility, therefore business plan and strategy need to be reviewed on regular basis. However, when such extra-ordinary changes occurred, which might be triggered by some extreme and unpredictable events, the Company must take negative correction on its business plan and strategy.

4. Risiko Bencana dan Alam
Wilayah Indonesia rentan terhadap bencana alam dan peristiwa-peristiwa di luar kendali Perusahaan, yang berpengaruh pada operasional dan pada akhirnya akan mempengaruhi juga hasil usaha Perusahaan. Bencana alam seperti banjir, petir, angin badai, gempa bumi, tsunami, aktivitas gunung berapi, kebakaran, kekeringan, pemadaman listrik, dan peristiwa lainnya yang berada di luar kendali operasional berpotensi mengganggu kegiatan usaha Perusahaan. Sebagaimana komitmen Perusahaan untuk senantiasa mengutamakan keselamatan (*safety*

4. Natural Disaster Risk
Indonesia lies in the region that is vulnerable to natural disaster and events beyond Company's control, which might have severe effect on the Company's operation and eventually to its business results. Flood, lightning, storms, earthquakes, tsunamis, volcanic activity, fires, droughts, power outages, and other events beyond Company's control have a potential disruptive risk on the operational and business activities. In line with the Company's commitment to always put safety first, we manage those potential risks through

first), potensi risiko tersebut kami kelola melalui Standard Operating Procedure dan kepatuhan pada kebijakan keselamatan dan keamanan secara ketat. Kerjasama dengan badan/lembaga pemerintah maupun otoritas transportasi udara dilakukan dan terkoordinasi secara baik.

5. **Risiko Regulasi dan Legal**
Peraturan perundang-undangan baik yang terkait dengan industri penerbangan maupun iklim berbisnis di Indonesia memberi dampak signifikan pada tata kelola serta operasional Perusahaan dan akan terus mempengaruhi hasil operasi. Perubahan regulasi yang terkait industri maupun badan hukum dapat mengakibatkan kenaikan biaya operasi, mempengaruhi tingkat kemampuan dan/atau fleksibilitas Perusahaan menghadapi persaingan, termasuk kemudian berpengaruh pada penurunan margin dan pendapatan operasional, yang memiliki kemungkinan memberikan efek material negatif kepada Perusahaan. Komitmen perusahaan terhadap kepatuhan seluruh aturan perundang-undangan yang berlaku tidak dapat menjamin sepenuhnya perusahaan terbebas dari munculnya tuntutan hukum. Permasalahan tersebut mungkin saja muncul karena disharmoni, kesalahpahaman, kesenjangan informasi, atau sebab lainnya yang tidak dapat diprediksi.

6. **Risiko Operasi**
Dalam menjalankan bisnis penerbangan, perusahaan berpotensi dihadapkan pada beragam kemungkinan kejadian yang mengganggu kegiatan operasional dan pada gilirannya dapat mengganggu upaya perusahaan dalam mencapai target pelayanan maupun pendapatan secara optimal. Kejadian tersebut bisa saja berasal dari kegagalan otoritas bandar udara dalam menyediakan layanan kepada perusahaan penerbangan, kegagalan sistem IT, kegagalan layanan pihak ketiga terkait dengan penerbangan, aksi industrial (internal maupun eksternal perusahaan) sampai pada terjadinya bencana alam dan kecelakaan. Kami berupaya semaksimal

the standard operating procedure and due observance to safety and security policies. We conduct well-coordinated cooperation with government agencies and air transportation authorities.

5. **Regulatory and Legal Risk**
Laws and regulations related to the airline industry and business in Indonesia have a significant effect on the Company's governance and operation, and will continue affecting the operational result. Changes in regulation related to the industry or corporation might increase operational cost, affect the competitive edge and/or flexibility, which may include a declining margin, and operational income, and may bring unfavorable material effect on the Company. Company's commitment to comply with all prevailing regulation cannot absolutely guarantee the Company free from problems arising from any lawsuits. Such problems may arise due to disharmony, misunderstanding, information gaps, or other causes that cannot be predicted.

6. **Operational Risk**
In the airline business, the Company is exposed to various events that might disrupt the operation and disrupt the Company's efforts in optimally achieving revenue and service targets. Such event may rises from the failure of airport authorities in providing services to airlines, IT systems failure, failure of third party in providing services, industrial action (internal and external) until the occurrence of natural disasters and accidents. We do everything possible to reduce the impact of such events. However, given the nature of the aviation services business, the likelihood of such events is beyond the control of the Company and may not be eliminated

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

mungkin untuk mengurangi dampak atas kejadian-kejadian yang mungkin timbul tersebut. Namun mengingat sifat bisnis jasa penerbangan, harus diakui bahwa kemungkinan terjadinya kejadian-kejadian tersebut di luar kendali Perusahaan dan tidak mungkin dapat dihilangkan sama sekali. Terganggunya operasi perusahaan dapat berakibat buruk terhadap kualitas layanan, kinerja keuangan, maupun citra perusahaan.

completely. Disruption of operations can adversely impact the quality of service, financial performance, as well as corporate image.

7. Risiko Finansial

Perusahaan menghadapi risiko keuangan dan/atau pendanaan yang muncul akibat perubahan nilai tukar, tingkat suku bunga, harga bahan bakar, dan kelangkaan sumber pembiayaan. Potensi risiko terhadap fluktuasi nilai tukar maupun tingkat suku bunga terutama berasal dari kewajiban hutang sewa/*leasing* pesawat serta hutang usaha dalam mata uang asing. Biaya dan ketersediaan bahan bakar pesawat terbang merupakan komponen penting dalam struktur biaya perusahaan penerbangan, dimana volatilitas harga bahan bakar akan secara signifikan berpengaruh pada hasil operasi perusahaan. Dengan penuh kehati-hatian Perusahaan telah melakukan pengelolaan risiko finansial ini melalui mekanisme *natural hedging* dan *fuel hedging* secara terbatas.

7. Financial Risk

The Company is exposed to financial and/or funding risk arising from changes in exchange rates, interest rates, fuel prices, and scarcity of financing sources. Potential risks to exchange rate fluctuations and interest rate mainly come from liabilities of rental / leasing aircraft and payable denominated in foreign currencies. Fuel price and availability is an important component in the cost structure of airlines, in which the volatility of fuel prices significantly affects the Company's operational results. In a cautious manner, we have performed this financial risk management through limited mechanism of natural hedging and fuel hedging.

8. Risiko Reputasi

Kami berbisnis dalam industri penerbangan yang memiliki tingkat kompetisi sangat ketat. Ketidakpuasan pelanggan, sekecil apapun, berpotensi membuat celah berpalingnya mereka pada pesaing. Memelihara dan meningkatkan hubungan yang harmonis dengan pelanggan merupakan kunci keberhasilan untuk mempertahankan loyalitas mereka kepada jasa penerbangan kami. Setiap kegagalan penyampaian pelayanan serta pengkomunikasian informasi operasional dapat menjadi pemicu timbulnya disharmoni yang berdampak negatif pada reputasi perusahaan. Melalui peningkatan kualitas produk dan pelayanan serta penerapan "The Garuda Indonesia Experience" Perusahaan berupaya mengelola risiko reputasi dengan mengedepankan *service and operational excellence*.

8. Reputation Risk

Engaging in the airline business is engaging in a business with such a high level of competition. Customer dissatisfaction, no matter how small, can make them turn their face to competitor. Maintaining and improving harmonious relations with customers is the key to maintain customer loyalty to our services. Any failure in service delivery and operational information can lead to disharmony that have negative impact on the Company's reputation. By improving the quality of products and services and implementing "The Garuda Indonesia Experience", the Company strives to manage reputation risks through service & operational excellence.

9. **Risiko Keterbatasan/Ketidaktersediaan Personil Kunci**
   Kegiatan operasional jasa penerbangan sangat bergantung pada pengalaman, keahlian bersertifikat dan kompetensi pelaku usaha dalam industri penerbangan dari karyawan kunci yang berkualitas. Tidak ada jaminan yang memadai bahwa Perusahaan akan dapat mempertahankan mereka setiap saat dalam jumlah yang memadai. Setiap ketidakmampuan untuk merekrut, mengembangkan, dan mempertahankan karyawan kunci akan memiliki dampak negatif bagi operasional atau kemampuan perusahaan dalam mengeksekusi rencana strategisnya. Pengelolaan risiko terkait karyawan kunci dilakukan secara sistematis dan terstruktur, antara lain melalui penciptaan lingkungan kerja yang kondusif, sistem insentif, sistemisasi *crew schedulling* serta efektivitas *human capital management system*.

9. **Limitations/Unavailability Key Personnel Risk**
   Flight operations rely heavily on the experience, certified expertise and competence of key personnel of the airline company. Nothing can guarantee that the Company can retain their key personnel at all times and in sufficient number. The inability to recruit, to develop, and to retain key employees will have a negative impact on the operation or on the Company's ability to execute its strategic plan. Managing risks associated with key personnel is conducted through systematic and structured measures, among others the creation of conducive working environment, incentive system, systemized crew scheduling and effective human capital management system.

10. **Risiko Teknologi**
    Dalam menjalankan bisnis, Perusahaan sangat mengandalkan dan akan semakin tergantung pada teknologi untuk aktivitas operasional, program efisiensi dan efektivitas biaya maupun dalam rangka meningkatkan layanan pada pelanggan. Teknologi informasi dan sistem komunikasi dapat mengalami gangguan atau interupsi karena berbagai sebab. Beberapa sumber risiko di antaranya berada di luar kendali, seperti misalnya bencana alam, gangguan listrik, serangan teroris, kegagalan peralatan, kegagalan sistem implementasi, kegagalan perangkat lunak dan virus komputer serta *hacker*. Perusahaan telah melakukan upaya strategis untuk mengurangi atau mengantisipasi terjadinya risiko tersebut, antara lain melalui penyusunan dan penerapan IT Master Plan secara disiplin. Namun demikian tidak dapat sepenuhnya dijamin kami akan terbebas dari potensi terjadinya risiko yang bersumber dari faktor ketidakpastian kinerja teknologi ini.

10. **Technology Risk**
    In managing its business, the Company relies, and increasingly depends on the technology for its operational activities, cost efficiency and effectiveness program and in order to improve its services to customers. Information technology and communications systems may experience interference or interruption due to various reasons. Some sources of risk are beyond control, such as natural disasters, power failures, terrorist attacks, equipment failures, system failure, software failure and computer viruses and hackers. The Company has made strategic efforts to mitigate or anticipate those risks, among others through the preparation and implementation of IT Master Plan. However, it cannot be fully guaranteed free us from potential risks arising from the uncertainties in the performance of this technology.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Perusahaan menggunakan pendekatan terpadu dan proaktif untuk mengelola risiko-risiko korporat. Proses manajemen risiko dilaksanakan secara terintegrasi melalui aktivitas mengidentifikasi, mengukur, memantau dan memitigasi risiko, mengkaji efektivitas pengelolaan risiko yang telah berjalan, serta memantau dan mengontrol limit eksposur, maupun mengidentifikasi dan mengevaluasi indikator-indikator risiko. Dalam proses pengambilan keputusan-keputusan strategis selama tahun berjalan juga dilakukan analisa mendalam atas ketidakpastian yang mempengaruhi relevansi dan keandalan informasi pendukung guna melindungi serta meningkatkan nilai Perusahaan.

The Company uses an integrated and proactive approach in managing corporate risks. Risk management process is implemented in an integrated manner by identifying, measuring, monitoring and mitigating risk, examining the effectiveness of the current risk management, as well as monitoring and controlling the exposure limit, and identifying and evaluating risk indicators. During the process of making strategic decisions in the current year, we also conducted in-depth analysis of the uncertainties that affect the relevance and reliability of supporting information in order to protect and enhance the Company value.

Pengelolaan risiko di Perusahaan mencakup keseluruhan lingkup aktivitas usaha di Perusahaan, berdasarkan kebutuhan akan keseimbangan antara fungsi operasional bisnis dengan pengelolaan risikonya. Dengan kebijakan dan manajemen risiko yang berfungsi baik, maka manajemen risiko akan menjadi *strategic partner* bagi unit bisnis dalam mendapatkan hasil optimal dari operasi Perusahaan.

Our risk management covers the entire scope of business activity in the Company, based on the need to balance operational function with the risk management. With such a well functioning risk management and policies, risk management will be a strategic partner for the business unit in getting the optimum results of operations.

Tata Kelola Manajemen Risiko

Direksi bertanggung jawab penuh atas arah dan kebijakan pengelolaan risiko di Perusahaan. Dengan luasnya cakupan operasional dan berbagai aktivitas pengelolaan risiko yang berlangsung di seluruh jenjang organisasi, pada awal tahun 2011 Perusahaan telah menunjuk seorang Direktur yang bertanggung jawab atas aspek pengelolaan risiko korporat secara terintegrasi, yaitu Direktur Strategi, Pengembangan Bisnis dan Manajemen Risiko. Untuk membantu Direktur Manajemen Risiko, perusahaan juga telah membentuk *Unit Enterprise Risk Management* yang bertanggung jawab terhadap implementasi manajemen risiko secara sistematis dan terintegrasi. Unit ERM independen terhadap unit yang melakukan fungsi operasional dan bisnis maupun yang melakukan fungsi audit.

Risk Management Governance

The Board of Directors is fully responsible for the direction and risk management policies in the Company. With the wide scope of operation and risk management activities taking place at all levels of the organization, in early 2011 the Company has appointed a Director responsible for integrated corporate risk management aspect, namely the EVP Strategy, Business Development & Risk Management. To assist the Director of Risk Management, the company also has established Unit Enterprise Risk Management responsible for the implementation of risk management in a systematic and integrated manner. ERM unit is independent from the interference of the units performing operational and business functions and that performing audit function.

Pengelolaan risiko secara terintegrasi membutuhkan inisiatif strategis tahunan dan berkelanjutan dari seluruh pemegang kendali operasional

Integrated risk management requires annual and continuous strategic initiatives from all operational controller of the Company and supported by

Perusahaan serta didukung komitmen *human capital* dan teknologi informasi yang tepat. Upaya ini membutuhkan proses internalisasi nilai dan budaya kerja serta upaya yang konsisten. Sebagai suatu inisiatif strategis menuju pada sistemisasi pengelolaan risiko yang efektif dan efisien, implementasi ERM dibangun melalui beberapa tahapan sebagai berikut:

1. **Tahap Pembangunan Kapasitas**
   Tahun 2010 merupakan tahapan membangun budaya sadar risiko serta menyamakan persepsi dan langkah seluruh jenjang organisasi untuk melakukan pengelolaan risiko secara sistematik dan terstruktur.

   Langkah strategis yang dilakukan antara lain menyusun kebijakan pengelolaan risiko serta mengembangkan kompetensi dan proses pembelajaran manajemen risiko secara berkesinambungan melalui penyusunan risk register sampai dengan tingkat unit organisasi dan SBU.

2. **Tahap Pengembangan Budaya Manajemen Risiko**
   Selama tahun 2011 implementasi ERM mulai diarahkan pada upaya Perusahaan untuk menganalisis detil program dan akuntabilitas pengambilan keputusan strategis terkait pencapaian efisiensi dan otomatisasi manajemen risiko. Dalam kerangka peningkatan kapabilitas setiap personil untuk memiliki '*sense of risk awareness*', kewajiban melakukan identifikasi dan asesmen risiko dalam setiap pengambilan keputusan telah meningkatkan kewaspadaan dan kecermatan analisis yang dilaksanakan di berbagai bidang.

   Kerangka dan infrastruktur ERM yang telah diujicobakan melalui praktik penerapan manajemen risiko selama 2 tahun ini di *review* efektivitasnya dan dibakukan dalam *Manual Enterprise Risk Management*.

committed human capital and appropriate information technology. This effort requires a consistent effort of internalization of values and culture of work. As a strategic initiative towards the systemization of effective and efficient risk management, the implementation of the ERM was built in several stages as follows:

1. **Capacity Building Stages**
   The year 2010 is the year to build a culture of risk awareness and aligning perceptions and actions of all levels of the organization in managing risk in a systematic and structured manner.

   Strategic steps taken includes formulating risk management policies and develop the competencies and learning process of risk management on an ongoing basis through the preparation of risk registers up to the level of organizational units and SBU.

2. **Risk Management Culture Development Stage**

   During 2011, the implementation of the ERM began to be directed at attempts to analyze the details of the program and accountability in strategic decision making related to the achievement of efficiency and automation in the management of risk. In order to enhance the capabilities of each personnel in having a 'sense of risk awareness', the obligation to identify and assess risks in any decision-making that has been increasing awareness and accuracy of analysis are implemented in various fields.

   Having piloted through the practice of risk management for 2 years, ERM Framework infrastructure and its effectiveness is reviewed and standardized in Enterprise Risk Management Manual.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

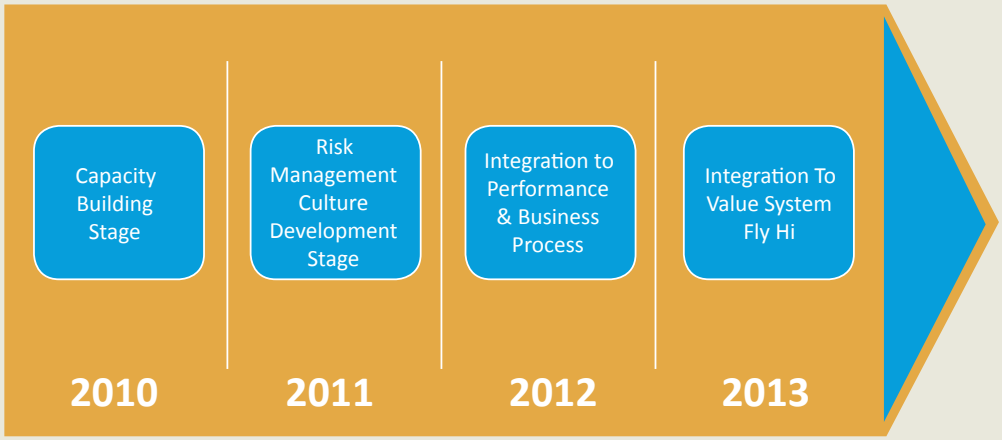
3. **Tahap Pengintegrasian dalam *Strategic Planning* dan Proses Bisnis**
   Pengintegrasian dan otomatisasi proses pengendalian dan pengelolaan risiko ke dalam proses optimisasi kinerja menjadi program berkelanjutan untuk peningkatan tingkat kematangan dalam mengelola risiko perusahaan. Pada tahapan yang mulai dicanangkan tahun 2012 ini, efektivitas pengelolaan risiko setiap pengambil keputusan dimonitor dan penilaiannya *embedded* dalam sistem manajemen kinerja.

4. **Tahap Internalisasi dalam Sistem Nilai Fly-Hi**
   Program peningkatan kemampuan manajemen risiko dilaksanakan untuk memastikan bahwa nilai 'sadar risiko' serta kemampuan untuk mengelola risiko telah menjadi 'budaya' yang melekat dalam sistem nilai 'Fly Hi' yang menjadi sikap dasar setiap karyawan.

3. **Strategic Planning and Business Process Integration Stage**
   Integration and automation of process control and risk management into the performance optimization process becomes ongoing program to improve preparedness in managing corporate risk. At the stage that began in 2012, the effectiveness of any risk management decision making and judgment is monitored and is embedded in performance management systems.

4. **Internalization Stage of Fly-Hi Values**
   Risk management capacity building programs is implemented to ensure that the 'risk awareness' as well as the ability to manage risk has become a culture inherent in the Fly Hi values which has became the basic attitude of every employee.

Tahapan Implementasi ERM
ERM Implementation Stages



Kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan *Unit Enterprise Risk Management* tidak terlepas dari arah dan kebijakan internal Perusahaan serta sesuai dengan dinamika bisnis yang terjadi. Di tahun 2011 strategi Unit ERM terfokus kepada:

1. Pada tahapan awal ini, Unit ERM lebih memprioritaskan program-program kerja 'membangun lingkungan internal' yang bertujuan mengkondisikan lingkungan internal

The activities implemented by Enterprise Risk Management Unit are in accordance with the direction and internal policies, and is in conformity with the business dynamics. In 2011, the ERM Unit's strategy focused on:

1. At this early stage, ERM Unit is to prioritize work programs that build internal environment that has sufficient capability to implement integrated risk management. In addition to preparing the

Perusahaan agar memiliki kapabilitas memadai untuk melakukan implementasi manajemen risiko secara terintegrasi. Selain mempersiapkan kerangka kerja (*framework*) ERM dalam bentuk kebijakan dan pedoman, program *risk awareness* untuk berbagai jenjang dan bidang operasional juga telah dilakukan.

2. Membangun kapabilitas Unit dalam melakukan *risk assessment* dilaksanakan melalui *workshop* penyusunan *risk register* Unit dengan Unit ERM sebagai fasilitator. Melalui aktivitas ini diharapkan setiap unit akan mampu melakukan *Risk Self Assessment* di kemudian hari.

3. Mengawali proses membangun suatu sistem pendeteksian keterjadian risiko secara dini (*early risk warning system*), kami mulai memetakan *Key Risk Indicator* (KRI). KRI dimaksudkan dapat menjadi informasi awal yang mengarah pada indikasi keterjadian suatu risiko utama dan/ atau memberikan sinyal awal perihal adanya peningkatan eksposur risiko utama perusahaan.

4. Upaya pengintegrasian proses pengelolaan risiko dengan aktivitas perencanaan strategis yang dilakukan setiap Unit telah dimulai seiring dengan penyusunan program kerja seluruh jenjang organisasi untuk tahun 2012. Kegiatan *workshop* penyusunan profil risiko unit berdasarkan *strategic objective* tahun 2012 telah dilaksanakan melalui kerja sama dengan Unit Strategic Management Office.

5. Menjalankan fungsi unit sebagai *risk management leader*, dalam tahun 2011 secara proaktif Unit ERM mengikuti aktivitas tim atau proyek yang bertanggung jawab atas proses pengambilan keputusan dalam hal transaksi-transaksi penting atau program strategis Perusahaan. Melalui kegiatan pendampingan ini diharapkan setiap *team/project leader* memiliki kepekaan terhadap risiko serta kapabilitas untuk mengelola risikonya tersebut.

ERM framework in the form of policies and manuals, risk awareness programs for various levels and areas of operation have also been performed.

2. Building units capability in conducting risk assessment unit through a workshop on the preparation of risk registers Unit, with the Unit ERM as a facilitator. Through these activities, each unit is expected to be capable to conduct Risk Self Assessment in the future.

3. Initiated the development of risk early warning system, we began to map the Key Risk Indicator (KRI). KRI is intended to be preliminary information leading to the indication major risk and / or provide early signals about the increased major risk exposure of the company.

4. The efforts to integrate the risk management processes with strategic planning activities undertaken by each unit has been started along with the preparation of work program for all levels of the organization in 2012. The workshop for the preparation of the unit's risk profile based on the strategic objective in 2012, has been implemented in collaboration with the Strategic Management Office Unit.

5. In performing its function as risk management leader, in 2011 the ERM Unit proactively involved in the activities of the team or project responsible for the decision making on significant transactions or the Company's strategic program. Through these assistance activities each team / project leader is expected to have sense of risk and the capability to manage those risks.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

6. Program peningkatan kompetensi dan kapabilitas pengelolaan risiko secara profesional dilaksanakan melalui berbagai media, antara lain: keterlibatan secara aktif dalam asosiasi/forum profesional manajemen risiko, partisipasi dalam berbagai pelatihan/seminar/*workshop, sharing* dan diskusi internal maupun dalam jejaring profesi manajemen risiko, serta *benchmark* pada perusahaan yang telah lebih mature menerapkan ERM.

Sebagaimana telah menjadi komitmen dan filosofi manajemen risiko Perusahaan bahwa risiko harus dikelola dan tidak boleh diabaikan, mengelola risiko merupakan tanggung jawab setiap insan Perusahaan. Proses manajemen risiko secara sistematis dan berkesinambungan dilaksanakan oleh setiap pemilik risiko (*risk owner*) mulai dari tahapan identifikasi dan penilaian atas risiko hingga pengusulan dan penerapan pengendalian serta mitigasi terhadap risiko tersebut. Tujuan utama pengelolaan risiko ini adalah memberikan jaminan yang memadai atas ketercapaian tujuan setiap proses bisnis, aktivitas operasional maupun program strategis perusahaan.

Selanjutnya dalam rangka memastikan implementasi sistemisasi manajemen risiko berjalan baik dan makin meningkat efektivitasnya, upaya pengendalian dilakukan dengan mengacu pada pendekatan "*Four Lines of Defence*" atau Pertahanan Empat Lapis, sebagai berikut:

1. Pertahanan lapis pertama dilaksanakan oleh Pemilik Risiko, berupa:
   - Lingkungan pengendalian (*control environment*) yang kondusif di unit bisnis mereka.
   - Penerapan kebijakan manajemen risiko yang telah ditetapkan sewaktu menjalankan peran dan tanggung jawab mereka.
   - Efektivitas pengendalian internal di unit bisnis mereka.
2. Pertahanan lapis kedua dilaksanakan oleh Unit Enterprise Risk Management:
   - Mengembangkan dan memantau implementasi manajemen risiko perusahaan secara keseluruhan.

6. The development of competence and capability of professional risk management are carried out through various media, including: active involvement in the association / professional forum on risk management, participation in various trainings / seminars / workshops, sharing and discussion internally and in the networking profession of risk management, as well as benchmarking in more mature companies that have implemented ERM.

As the Company's commitment and philosophy in risk management, all risks should be managed and should not be overlooked, managing risk is the responsibility of every member of the Company. Risk management process is carried out systematically and continuously by every risk owner, from the risk identification and assessment stage to the proposing and application of control and mitigation of that risk. The main purpose of risk management is to provide adequate assurance on the achievement of the objectives of each business process, operational activities and strategic program.

Furthermore, in order to ensure that the implementation of systemized risk management is working well with increasing effectiveness, control activities are based on the following "Four Lines of Defense" approach:

1. The first layer of defense held by the risk owners, namely:
   - Conducive environmental control in their business unit.
   - Application of risk management policies that have been set while performing their roles and responsibilities.
   - Effectiveness of internal control in their business unit.
2. The second layer of defense conducted by the Enterprise Risk Management Unit:
   - Developing and monitoring the implementation of overall corporate risk management.

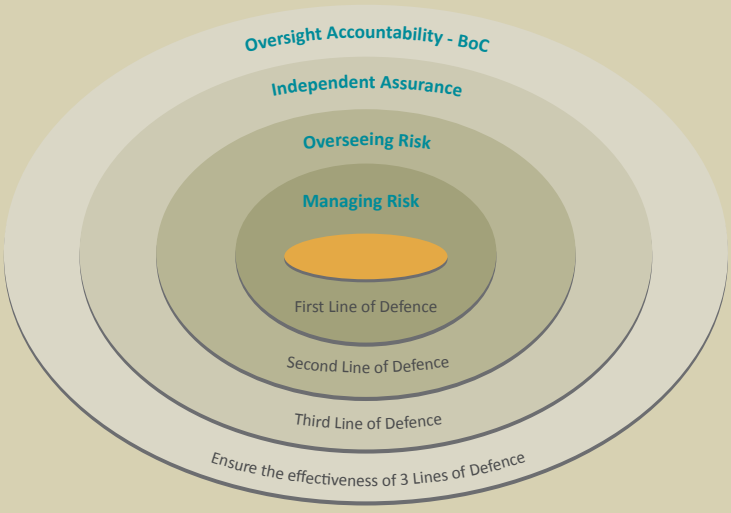
- Pengawasan terhadap bagaimana fungsi bisnis dilaksanakan dalam koridor kebijakan manajemen risiko yang telah ditetapkan oleh perusahaan.
- Memantau dan melaporkan risiko-risiko perusahaan secara menyeluruh kepada Direksi.

3. Pertahanan lapis ketiga dilaksanakan oleh auditor baik auditor internal maupun auditor eksternal:
   - Melakukan kajian dan evaluasi rancang bangun serta implementasi manajemen risiko secara keseluruhan, dan
   - Memastikan bahwa pertahanan lapis pertama dan lapis kedua berjalan sesuai dengan yang diharapkan.
4. Pertahanan lapis keempat berupa pengawasan yang dilaksanakan Dewan Komisaris melalui Komite Komisaris yang berkoordinasi dengan Unit ERM maupun Auditor Internal.

- Controlling the business functions and conducts within in the corridor of risk management policies set by the Company.
- Monitoring and reporting all risks to the Board of Directors.

3. The third line of defense conducted by the internal auditors both internal and external auditors:
   - Conducting comprehensive study and evaluation on the framework and implementation of risk management, and
   - Ensuring that the first and second lines defense performed as expected.
4. The fourth line of defense is in the form of supervision conducted by the Board of Commissioners through Commissioner Committee in coordination with the ERM Unit and Internal Auditor.

Pertahanan 4 Lapis ERM
The ERM 4 Lines of Defence



Sistem Pengendalian Intern

Kebijakan pengawasan dan pengendalian Perusahaan secara menyeluruh meliputi kegiatan pengawasan dan pengendalian pada tingkat Komisaris, Direksi, Pegawai Pimpinan dan pelaksana. Dalam pelaksanaan tugasnya, fungsi pengawasan atau pengendalian harus selalu memperhatikan

Internal Control System

The policy for an overall supervision and control of the Company includes the supervision and control activities at the level of Commissioners, Directors, senior management and executive leaders. In performing its tasks, the supervision or control functions must take the interests of the

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

kepentingan-kepentingan Perusahaan, Pemegang Saham dan *stakeholders* terkait (pengguna jasa, pegawai, masyarakat, dan negara) sesuai dengan kerangka yang digariskan dalam visi, misi dan tujuan Perusahaan.

Company, shareholders and stakeholders (service users, employees, communities, and state) into consideration, to conform to the vision, mission and objectives of the Company.

Organisasi pengawasan atau pengendalian Perusahaan terdiri dari:
1. Komisaris
2. Komite Audit
3. Internal Audit
4. Fungsi pengawasan dan pengendalian yang melekat pada bisnis (*embedded internal control*).
   - Fungsi pengawasan dan pengendalian yang ada di setiap unit bisnis, termasuk unit-unit pendukung.
   - Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan penggunaan atau realisasi dana sesuai dengan anggaran (*budget*) yang ditetapkan.
   - Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan kegiatan operasional penerbangan yang dibentuk berdasarkan ketentuan Civil Aviation Safety Regulation (CASR), International Civil Aviation Organisation (ICAO) dan ketentuan lainnya.
5. Perusahaan juga melaksanakan pengawasan dan pengendalian atas risiko yang dihadapi Perusahaan melalui Komite Risiko.
6. Eksternal auditor

The Company's organ responsible for the supervision or control comprised of:
1. Commissioner
2. Audit Committee
3. Internal Audit
4. Inherent monitoring and control functions (embedded internal control) through:
   - Supervision and control functions inherent in each business unit, including support units.
   - Supervision and control functions related to the utilization or realization of budget.
   - Supervision and control functions related to flight operations set up under the provisions of the Civil Aviation Safety Regulation (CASR), International Civil Aviation Organisation (ICAO) and other provisions.
5. The Company also undertakes the supervision and control of risks faced by the Company through the Risk Committee.
6. External auditors

Metodologi pengawasan dan pengendalian yang dikembangkan dan diterapkan harus meliputi pengendalian dan pengawasan atas dasar risiko yang muncul pada proses bisnis perusahaan (*Risk Based*), peningkatan nilai strategis dan operasional Perusahaan (*Value based*), dan kepatuhan atas standar operasi perusahaan (*Compliance based*).

The methodology for supervision and control, which has been developed and implemented, should include supervision and control on the risks emerging from the Company's business processes (Risk based), increasing the strategic and operational value of the Company (Value based), and compliance with Company's operating standards (Compliance based).

Metodologi pengawasan dan pengendalian dikembangkan melalui pendekatan "*Risk Based Audit*" yang dijabarkan dalam beberapa tahap yaitu:
1. Rencana dan Program Pengawasan dan Pengendalian
2. Pelaksanaan audit dan pemeriksaan;
3. Pelaporan dan tindak lanjut;

The methodology for supervision and control was developed through a "Risk Based Audit" approach, which were translated into several phases:
1. Planning and Monitoring and Control Program;
2. Implementation of audit and examination;
3. Reporting and follow-up;

Dalam menyusun Laporan Hasil Pemeriksaan, pimpinan Internal Audit harus memastikan bahwa:

- Laporan audit memuat semua hal-hal material yang jika tidak diungkapkan berpengaruh terhadap kemungkinan pencapaian efisiensi dan efektifitas pengendalian internal, manajemen risiko dan penerapan praktik-praktik *corporate governance* Perusahaan.
- Kecuali dalam kondisi dimana terjadi *fraud*, temuan audit yang dilaporkan telah didiskusikan dengan *auditee* untuk memungkinkan *auditee* memberikan tanggapan sehingga pelaporan lebih berimbang.
- Membuat rencana untuk mengawasi, menindaklanjuti, serta menilai kecukupan tindak lanjut Pegawai Pimpinan atas saran dan/atau rekomendasi yang diberikan oleh Internal Audit.
- Laporan disampaikan kepada Komite Audit dan Direktur Utama.

Laporan Hasil Pemeriksaan sekurang-kurangnya meliputi, namun tidak terbatas pada hal-hal berikut:

- Temuan-temuan pemeriksaan, serta hal-hal penting lainnya yang berkaitan dengan fungsi pemeriksaan dan pengawasan atau pengendalian yang dilakukan.
- Signifikansi rekomendasi atau observasi
- Tingkat kesulitan dan sumber daya yang diperlukan untuk melakukan perbaikan sesuai rekomendasi yang diberikan
- Dampak yang mungkin akan ditimbulkan apabila rekomendasi langkah-langkah perbaikan tidak ditindaklanjuti
- Jangka waktu yang diperlukan untuk menindaklanjuti rekomendasi langkah-langkah perbaikan

Quality Assurance

Untuk senantiasa meningkatkan kinerjanya dan memenuhi harapan *auditee* dan *stakeholders* terkait lainnya, Komite Audit perlu memastikan dilaksanakan penilaian atas kinerja dan output fungsi Internal Audit serta kepatuhan terhadap prasyarat, norma, kode etik dan Piagam yang berlaku.
Penilaian tersebut dilakukan baik terhadap output yang dihasilkan maupun terhadap proses audit yang dilakukan. Penilaian tersebut dapat berupa:

In preparing the Report of Audit Results, the chairman of Internal Audit shall ensure that:

- The audit report shall reveal such material facts which, if not disclosed, will undermine the Company's ability in achieving efficiency and effectiveness of internal control, risk management and implementation of good corporate governance practices.
- Except in the circumstances where fraudulent acts occurred, prior to submission, the audit findings should be discussed with the auditee personnel in order to allow the auditee to prepare respond and hence create a more balanced reporting.
- Prepare a plan to supervise, follow up and assess the adequacy of follow-up actions conducted by senior management upon recommendation
- Reports are submitted to the Audit Committee and the President Director.

The Audit Report shall at least includes, but not limited to the following:

- The audit findings, as well as other material facts related to the functions of audit, supervision or control.
- The significance of the recommendations or observations.
- The level of difficulty and resources required to carry out the corrective measures according to the recommendations given.
- The impact that may be incurred if the recommendation for corrective measures were not followed up
- The time frame needed to follow up on corrective measures

Quality Assurance

To continuously improve its performance and to meet the expectations of auditees and other relevant stakeholders, the Audit Committee needs to ensure the implementation of assessment on the performance and results of the Internal Audit function and compliance to requirements, norms, codes of ethic and Charter.
The assessment is carried out both on the output and to the audit process undertaken. The assessment may include:

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

- *Self Assessment*; penilaian yang dilakukan oleh fungsi Internal Audit sendiri. Penilaian ini dilakukan pada setiap akhir penugasan audit untuk menilai kepatuhan terhadap rencana dan program pengawasan dan pengendalian, serta identifikasi langkah perbaikan untuk peningkatan efisiensi dan efektifitas proses audit. Internal Audit juga melakukan suatu proses untuk memastikan kualitas output baik yang berupa laporan, rekomendasi dan lain sebagainya sesuai dengan standar yang ditetapkan.
- *Independent Assessment*.
  - Penilaian yang dilakukan oleh pihak internal perusahaan; yaitu oleh *auditee* (berupa *auditee* atau customer *satisfaction survey*) dan penilaian yang dilakukan oleh Komite Audit.
  - Penilaian yang dilakukan oleh pihak eksternal seperti dipersyaratkan oleh the Institute of Internal Auditors (IIA) dilakukan oleh pihak independen yang kompeten.

- Self Assessment; the assessment made by the Internal Audit function itself. This assessment is carried out at the end of each audit assignment to assess compliance with the plan and supervision and control program, as well as identifying the corrective measures needed to increase the efficiency and effectiveness of the audit process. Internal Audit also conducts a process to ensure good quality output in the form of reports, recommendations, etc. in accordance with the applicable standards.
- Independent assessment.
  - Assessment conducted by the Company internally, ie by the auditees (auditees or customer satisfaction surveys) and assessments made by the Audit Committee.
  - Assessment conducted by external parties as required by the Institute of Internal Auditors (IIA) conducted by a competent independent party.

Community Development Program dan Aktivitas Pelestarian Lingkungan

Uraian tentang *Community Development* Program dan Aktivitas Pelestarian Lingkungan disajikan pada bab khusus buku Laporan Tahunan ini, pada halaman 310 sampai dengan 321.

Community Development Program dan Environmental Conservation Activities

Description of Community Development Program and Environmental Conservation Activities can be found on the separate chapter of this Annual Report, page 310 until 321.

Perkara Penting yang Dihadapi Perusahaan

Dari waktu ke waktu, Perusahaan terlibat dalam berbagai tindakan hukum/tuntutan dari pihak ketiga yang terkait dengan kegiatan operasional dan bisnis Perusahaan. Selama tahun 2011, perkara-perkara penting yang dihadapi Perusahaan adalah sebagai berikut:

A. Pada tanggal 6 Agustus 2004, Perusahaan dan PT World Simulator Technology (WST) menandatangani Perjanjian Sewa Ruang Simulator beserta Fasilitas Pendukung No. VZ/PERJ/3012/2004 dimana Perusahaan setuju untuk menyewakan ruang simulator beserta fasilitas pendukungnya di lokasi SBU Garuda Indonesia Training Center untuk digunakan sebagai tempat pemasangan Full Flight Simulator B737-200 Level D Six Axis milik WST.

Significant Litigation Cases

From time to time, the Company is involved in various litigation cases or lawsuits from third parties, related to the operational and business activities of the Company. Following is the list of significant litigation cases in 2011, in which the Company was involved:

A. On 6 August 2004, the Company and PT World Simulator Technology (WST) entered into a Rental Agreement on Area for Simulator and Support Facilities No. VZ/PERJ/3012/2004 whereby the Company agreed to rent its simulator area and support facilities located at SBU Garuda Indonesia Training Center to be used for the installation of Full Flight Simulator B737-200 Level D Six Axis owned by WST.

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

As the Company is considered not in compliance with the agreement, on December 19, 2006, WST filed with the Central Jakarta District Court a lawsuit against the Company for breaking the contract and for committing illegal act.

Pada tanggal 4 Juni 2007, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengeluarkan putusan No. 397/PDT.G/2006/PN.JKT.PST yang mengabulkan gugatan WST dan memerintahkan Perusahaan membayar ganti rugi kepada WST sebesar USD 1.360.800 dan Rp 1.590.000.000. Pada tanggal 21 Agustus 2008, Pengadilan Tinggi DKI Jakarta memutuskan menguatkan putusan Pengadilan Jakarta Pusat tersebut dan menghukum Perusahaan membayar ganti rugi sebesar USD 1.984.500 dan Rp 1.590.000.000.

On June 4, 2007, the Central Jakarta District Court issued verdict No. 397/PDT.G/2006/PN.JKT.PST accepting the claim of WST and ordered the Company to pay to WST the amount of US$ 1,380,000 and Rp 1,500,000,000. On August 21, 2008, the DKI Jakarta High Court decided to uphold the verdict of the Central Jakarta District Court and ordered the Company to pay US$ 1,984,500 and Rp 1,590,000,000.

Perusahaan mengajukan permohonan kasasi No. 100/SRT.PDT.KAS/2008/PN.JKT.PST tanggal 7 Nopember 2008. Pada tanggal 4 Maret 2010, Mahkamah Agung mengeluarkan putusan dalam perkara No. 526 K/PDT/2009 yang menolak permohonan kasasi yang diajukan oleh Perusahaan. Sehingga pada tanggal 28 Januari 2011 Perusahaan melakukan pembayaran ganti rugi kepada WST sebesar IDR 590.000.000 dan USD 1.984.500, dan berdasarkan kesepakatan antara Perusahaan dengan WST. Pada tanggal 15 Juli 2011 Perusahaan telah melakukan pembayaran sisa kewajiban ganti rugi sebesar Rp 1.000.000.000.

The Company has filed an appeal for cessation No. 100/SRT.PDT.KAS/2008/PN.KKT.PST dated November 7, 2008, and the Supreme Court has issued Verdict No. 526K/Pdt/2009 dated March 4, 2010, rejecting the request for cessation filed by the Company. As a result on January 28, 2011 the Company paid WST compensation of Rp 590,000,000 and USD 1,984,500,000, and by agreement between the Company and WST, on July 15, 2011 the Company has paid the remaining obligations of compensation of Rp 1,000,000,000.

Meskipun Perusahaan telah melaksanakan seluruh kewajibannya berdasarkan putusan kasasi Mahkamah Agung tersebut, Perusahaan tetap mengajukan peninjauan kembali kepada Mahkamah Agung sebagaimana telah didaftarkan di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 19 November 2010 dengan nomor register perkara No. 267 K/PDT/2011.

Despite the fact that the Company has executed all of its obligations, the Company kept filing for a judicial review on the verdict of Supreme Court, as registered in the Registry Book of the Central Jakarta District Court on 19 November 2010 under the Register Number of No. 267 K/PDT/2011

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

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

B. On 17 December 2007, the Company received Notice to Furnish Information and Produce Document from the Australian Competition and Commerce Commission ("ACCC") related to allegation of price fixing cartel on Cargo Fuel Surcharge. Currently, the case is still under examination by Federal Court of Australia.

C. Pada tanggal 16 November 2009, Perusahaan telah menerima Pemberitahuan Pemeriksaan Lanjutan Perkara No. 25/KPPU-I/2009 dari Komisi Pengawas Persaingan Usaha ("KPPU") terkait dugaan kartel penetapan harga *Fuel Surcharge* tiket domestik.

Pada tanggal 4 Mei 2010, KPPU telah memutus perkara ini dan menyatakan Perusahaan bersalah serta menghukum untuk membayar denda sebesar Rp 25 miliar dan ganti rugi sebesar Rp 162 miliar. Perusahaan mengajukan permohonan banding pada tanggal 17 Juni 2010 ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat. Pada tanggal 28 Februari 2011 Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengabulkan permohonan keberatan yang diajukan oleh Perusahaan dan membatalkan Putusan KPPU No. 25/KPPU-I/2009 tanggal 4 Mei 2010 serta menghukum KPPU untuk membayar biaya perkara.

KPPU telah mengajukan upaya Kasasi atas Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tersebut ke Mahkamah Agung Republik Indonesia. Sampai dengan tanggal laporan keuangan konsolidasi diterbitkan, perkara tersebut masih dalam proses pemeriksaan di Mahkamah Agung Republik Indonesia.

C. On 16 November 2009, the Company received Notice of Advance Proceeding No. 25/KPPU-I/2009 from the Committee for Supervision of Business Competition ("KPPU") related to allegations of price fixing cartel on Fuel Surcharge of Domestic Tickets

On 4 May 2010, KPPU has issued a verdict and the Company was found guilty of the charge and was ordered to pay a fine amounting to Rp 25 billion and compensation of Rp 162 billion. On 17 June 2010, the Company appealed to higher court at Central Jakarta District Court. On 28 February 2011, the Central Jakarta District Court accepted the objection by the Company and canceled the ruling of the KPPU No. 25/KPPU-I/2009 dated 4 May 2010 and ordered KPPU to pay the court fee.

KPPU has filed cessation to the Supreme Court on the verdict of Central Jakarta District Court. At the issuance date of this consolidated financial statements, Supreme Court has not yet issued a decision in the appeals.

D. Pada tanggal 8 April 2010, Perusahaan telah menerima Pemberitahuan Pemeriksaan Pendahuluan Perkara No. 460/KPPU-TP-PP/2010 dari Komisi Pengawas Persaingan Usaha ("KPPU") terkait dugaan pelanggaran diskriminasi pelaku usaha pada persetujuan perpanjangan *give away* haji tahun 2009/2010 dan tahun 2010/2011. Pada tanggal 27 Oktober 2010 KPPU menjatuhkan denda dan perintah

D. On April 8, 2010, the Company has received the Notice of Preliminary Examination of Lawsuit No. 460/KPPU-TP-PP/2010 from the Committee for Supervision of Business Competition (KPPU) related to discrimination charge of commercial business on the extension agreements of Give Away Hajj in 2009/2010 and 2010/2011 periods. On 27 October 2010, KPPU ordered the Company to pay a fine and to return the excess amount

pengembalian biaya transportasi sejumlah Rp 8,075 miliar atas praktik dugaan persaingan usaha tidak sehat terkait tender *give away* haji yang melanggar UU No. 5 tahun 1999. Perusahaan menerima salinan keputusan KPPU pada tanggal 30 Oktober 2010. Perusahaan telah mengajukan upaya keberatan ke pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 20 Desember 2010. Pada tanggal 15 Juni 2011 Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah memutus perkara keberatan No. 06/KPPU/2010/PN.Jkt. Pst, dimana dalam putusannya Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah menguatkan putusan KPPU. Terhadap putusan ini, Perusahaan mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung pada tanggal 11 Juli 2011 dan sampai dengan informasi ini disampaikan, perkara tersebut masih dalam proses pemeriksaan Kasasi di Mahkamah Agung.

of the transportation costs payment, amounted to Rp 8.075 billion on the ground of allegation of discriminatory practices related to the tender of Give Away Hajj, a violation to Law No. 5 year 1999. The Company received the copy of KPPU verdict on 30 October 2010. The Company has filed objection to the Central Jakarta District Court on 20 December 2010. On 15 June 2011, the Central Jakarta District Court has issued a verdict on the case No. 06/KPPU/2010/PN.Jkt. Pst, and decided to uphold the verdict of KPPU. Against this verdict, the Company has filed a cassation to the Supreme Court on 11 July 2011 and until the date of disclosure of this information, the Supreme Court has not issued a verdict.

Pengaruh Perkara Penting terhadap Keuangan Perusahaan

Tidak ada dari perkara-perkara penting tersebut di atas yang memiliki dampak material terhadap keuangan Perusahaan.

Potential Impacts on the Financial Condition of the Company

None of those legal cases have any material impact to the Company's financial condition.

PEDOMAN GCG

Code of Corporate Governance

Perusahaan memiliki Pedoman Kebijakan Perusahaan (PKP) yang disahkan pada tahun 2006 yang isinya mencakup *code of corporate governance* dan himpunan kebijakan Perusahaan. Dengan perubahan status sebagai Perusahaan Terbuka, maka telah dilakukan pengkajian dan penyempurnaan Pedoman Kebijakan Perusahaan (PKP). PKP yang ada akan dibagi menjadi 2 bagian yang terpisah yaitu *Code of Corporate Governance* dan Kebijakan Manajemen (*Corporate Policy*).

Kajian dan penyempurnaan *Code of Corporate Governance* telah selesai dilakukan dan akan ditindaklanjuti.

GCG MANUAL

Code of Corporate Governance

The Company has a Guidelines for Corporate Policies (PKP), ratified in 2006, which includes code of corporate governance and compilation of corporate policy. With the new status as a public company, Garuda has reviewed and made some adjustments to PKP. The existing PKP will be divided into 2 parts, Code of Corporate Governance and Corporate Policy.

Review and adjustment on Code of Corporate Governance have been completed and ready for further follow up.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Piagam Komisaris dan Direksi
Dewan Komisaris dan Direksi Perusahaan telah mensahkan Piagam Komisaris dan Direksi (*Board Charter*) pada tanggal 1 Februari 2007. Berkenaan dengan perubahan status perusahaan sebagai perusahaan terbuka dan perubahan eksternal lainnya, maka telah dilakukan pengkajian dan penyempurnaan Piagam Komisaris dan Direksi.

Board Charter
The BoC and BoD of the Company have ratified the Board Charter on 1 February 2007. Due to the new status as public company and other external changes, the Board Charter has undergone further review and some adjustments have been made.

Etika Bisnis dan Etika Kerja
Pada tahun 2011, Perusahaan menetapkan tata nilai perusahaan (*corporate values*) dan etika bisnis & etika kerja perusahaan melalui Surat Keputusan Direktur Utama PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk No. JKTDZ/SKEP/50023/11 tanggal 11 Maret 2011.

Etika bisnis dan etika kerja tersebut merupakan hasil penyempurnaan dari pedoman perilaku (*code of conduct*) yang diterbitkan melalui Surat Keputusan Direktur Utama PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk No.JKTDZ/SKEP/50002/08 tanggal 14 Januari 2008 tentang Nilai-nilai Perusahan dan Pedoman Perilaku (*code of conduct*) Insan Garuda Indonesia. Penyempurnaan dilakukan berdasarkan umpan balik dari hasil proses implementasi internalisasi serta rekomendasi hasil GCG *assessment* tahun 2009.

Etika Bisnis dan Etika Kerja Perusahaan merupakan himpunan perilaku-perilaku yang harus ditampilkan dan perilaku-perilaku yang harus dihindari oleh setiap Insan Garuda Indonesia. Etika dan perilaku tersebut dalam hubungannya dengan:
1. Hubungan Sesama Insan Garuda.
2. Hubungan dengan Pelanggan, Pemegang Saham dan Mitra Usaha serta Pesaing.
3. Kepatuhan Dalam Bekerja, mencakup Transparansi Komunikasi dan Laporan Keuangan; Penanganan Benturan Kepentingan; Pengendalian Gratifikasi; Perlindungan Tehadap Aset Perusahaan dan Perlindungan Terhadap Rahasia Perusahaan.
4. Tanggung jawab Kepada Masyarakat, Pemerintah dan Lingkungan.
5. Penegakan Etika Bisnis dan Etika Kerja mencakup: Pelaporan Pelanggaran; Sanksi Atas Pelanggaran; Sosialisasi dan Pakta Integritas.

Business Ethics and Work Ethics
In 2011, Garuda Indonesia has established corporate values, as well Business Ethics and Work Ethics, based on the Decree of the President Director of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk No. JKTDZ/SKEP/50023/11 dated 11 March 2011.

Those Business Ethics and Work Ethics were improvement from the Code of Conduct, which was issued with the Decree of the President Director of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk No. JKTDZ/SKEP/50002/08 dated 14 January 2008 on Corporate Values and Code of Conduct of the Company's Personnel. The improvements made were based on the feedback from the results of the process of internalization as well as recommendations from the GCG assessment in 2009.

The Corporate Business Ethics and Work Ethics are a compilation of do's and don'ts for every personnel of the Company. The Business Ethics and Work Ethics are applied in:
1. Relation with the Company's colleagues.
2. Relation with Customers, Shareholders, and Partners, as well as Competitors.
3. Compliance, which includes Transparency in Communication and Financial Statements; Handling Conflict of Interests; Gratification Control; Protection of Company Assets and Corporate Confidential.
4. Responsibility towards Society, Government and Environment.
5. Upholding the Business Ethics and Work Ethics, which includes: Reporting Violations: Penalties For Violations; Socialization and the Integrity Pact.

Tata nilai, etika bisnis dan etika kerja merupakan tanggung jawab seluruh Insan Garuda Indonesia, seperti yang dinyatakan oleh Direktur Utama dan Komisaris Utama Perusahaan dalam Buku Etika Bisnis dan Etika Kerja Perusahaan serta sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Utama PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk No. JKTDZ/SKEP/50023/11 tanggal 11 Maret 2011, ketetapan ketiga bahwa seluruh pegawai Perusahaan wajib memahmai, menerapkan dan melaksanakan Etika Bisnis dan Etika Kerja serta menandatangani Pernyataan Pakta Integritas kepatuhan terhadap etika perusahaan.

Internalisasi nilai-nilai dan etika Perusahaan dilakukan secara intensif melalui berbagai saluran komunikasi, pelatihan dan diintegrasikan dengan sistem penilaian pegawai. Sosialisasi melalui saluran komunikasi internal perusahaan baik cetak maupun elektronik, tatap muka dan diskusi ke semua Unit Kerja baik di kantor Pusat maupun di Kantor cabang serta melalui program pelatihan. Melalui proses sosialisasi, pada tahun 2011 ini jumlah pegawai yang telah menandatangani lembar komitmen kepatuhan terhadap etika Perusahaan telah mencapai 2.980 pegawai dari berbagai profesi dan unit kerja. Jumlah tersebut berarti sudah mencapai lebih dari separuh dari total pegawai Perusahaan.

Perusahaan mengimplementasikan *whistleblowing system* sebagai alat manajemen untuk membantu Penegakan etika perusahaan. Melalui sistem ini diharapkan semua pemangku kepentingan mau melaporkan pelanggaran etika yang dilakukan oleh oknum pegawai Garuda.

Etika Bisnis dan Etika Kerja serta *whistleblowing system* disosialisasikan kepada Mitra Usaha sehingga Mitra usaha dapat membantu proses penegakkan etika di Perusahaan dan menciptakan lingkungan bisnis yang bersih dan bermartabat.

Budaya Perusahaan

Etika bisnis dan etika kerja merupakan bagian dari program internalisasi 5 (lima) nilai-nilai Perusahaan, yaitu *eFficient & effective; Loyalty; customer centricitY; Honesty & Openness* dan

Values, Business Ethics and Work Ethics are the Company's Personnel responsibility, as stated by the President Director and President Commissioner of the Company in the book of Corporate Business Ethics and Work Ethics. And in accordance with the Decree of the President Director of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk No. JKTDZ/SKEP/50023/11 dated 11 March 2011, every Company's Personnel shall comprehend, implement and execute Business Ethics and Work Ethics and sign the Integrity Pact and Statement of Compliance to Company's Ethics.

Internalization of corporate values and ethics is conducted intensively through various channels of communication, training programs and is integrated with the employee appraisal system. Socialization was conducted through the Company's internal communication channels, both printed and electronic, and face-to-face discussion to all Units, at the Head Office as well as Branch Offices, and through training programs. In 2011, the number of employees who signed the Commitment of Compliance to Company's Ethics has reached 2,980 persons from all profession and units. It means half the number of total employee of the Company.

The Company Indonesia implements whistleblowing system to help with the Management in upholding the Corporate Ethics. Through this system, all stakeholders are expected to report any ethical violations committed by the Company's employees.

The Business Ethics, Work Ethics and whistleblowing system have been socialized to Business Partners so they can help upholding the ethic in the Company and creating a clean and dignified business environment.

Corporate Culture

Business Ethics, Work Ethics are the elements of the internalization of 5 (five) Corporate Values, namely eFficient & effective; Loyalty; customer centricitY; Honesty & Openness and Integrity or "Fly Hi"

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Integrity yang disngkat menjadi "Fly Hi" yang telah dikumandangkan sejak tahun 2008 dan merupakan penyempurnaan dan pengayaan dari *code of conduct* yang diluncurkan tahun 2008. Tata nilai Fly Hi dan etika Perusahaan merupakan *soft structure* untuk membangun Budaya Perusahaan sebagai pendekatan yang digunakan Garuda untuk mewujudkan tata kelola perusahaan yang baik.

in short, which launched in 2008, and was an improvement and enrichment from the code of conduct launched in 2008. Fly Hi and the corporate ethics are the soft structure to build the Corporate Culture upon, which was used by the Company in realizing good corporate governance.

Etika dan Kebijakan Terhadap Lingkungan
Perusahaan dalam menjalankan bisnisnya tidak semata-mata memfokuskan diri pada aspek ekonomi, juga memberikan perhatian penuh pada aspek lingkungan. Aspek-aspek lingkungan yang memiliki dampak penting dijadikan titik tolak pengelolaan lingkungan perusahaan. Setiap Insan Garuda Indonesia bertanggungjawab dan berpartisipasi aktif dalam pelestarian lingkungan hidup baik tingkat nasional maupun internasional. Untuk itu berbagai kreatifitas untuk menghasilkan jasa dan layanan yang memberikan nilai tambah ekonomi maupun ekosistem bisnis

Ethics and Policies on Environment
In doing business, the Company does not focus solely on the economic aspects of its activities, but is fully concerned about the environmental aspects as well. High-impact environmental issues become the cornerstone of the Company's environment management policies. Each and every one of Garuda Indonesia personnel is responsible to actively participate in environment preservation at the national and international levels. This requires creativity in creating products and services that can add value both in economic terms as well as the business ecosystem.

Pengurangan Emisi Gas Buang
Emisi gas buang, merupakan salah satu tantangan yang dihadapi oleh perusahaan transportasi udara global. Emisi gas buang berkolerasi dengan pemakian bahan bakar (fuel). Berdasarkan data *International Air Transport Association* (IATA), setiap penghematan pemakaian bahan bakar 1 Kg, dapat mengurangi emisi gas buang sebanyak 3,16 Kg gas CO2. Semakin hemat pemakaian bahan bakar, disamping manfaat ekonomis yang didapatkan perusahaan, juga memberikan manfaat bagi lingkungan.

Reduction of Exhaust Gas Emission
Exhaust gas emission is one of the challenges faced by air transportation providers the world over. Exhaust gas emission is directly related to aircraft fuel usage. According to data from International Air Transport Association (IATA), each reduction of 1 Kg in aviation fuel results in a reduction of 3.16 Kg of CO2 from the exhaust gas. Thus, aside from the economic benefit for an airline, aircraft fuel conservation also benefits the environment.

Perusahaan terus melakukan pengurangan emisi gas buang secara signifikan melalui perbaikan proses bisnis operasi penerbangan. *Fuel conservation* merupakan program penghematan pemakaian bahan bakar (*fuel*) yang telah dan terus dijalankan perusahaan. Melalui *fuel conservation programs* ini beberapa langkah strategis terus dijalankan dan ditingkatkan pencapaiannya dengan melakukan :

The Company continues with efforts to significantly reduce exhaust gas emission levels through improved processes in flight operations. The Company has initiated and continues to promote its fuel conservation program. The Company's fuel conservation program comprises a number of strategic initiatives that continue to be pursued and improved, including Potable Water Management,

Potable Water Management, *Optimum Centre of Gravity*, Penggunaan *Nearest Alternate*, *Cost Index*, *ATC Coordination* (*Direct Routes & Optimum Flight Level*), *Pilot Flight Technique* dan *Maintenance Programs*.

- *Potable water management*, adalah salah satu cara mengurangi beban pesawat dengan melakukan pengelolaan volume air yang diangkut dalam pesawat yang disesuaikan dengan jumlah *souls on board* dan waktu tempuh dari setiap penerbangan. Semakin banyak volume air yang diangkut, maka semakin besar konsumsi bahan bakar pesawat. Oleh karenanya diperlukan perhitungan yang cermat dan teliti untuk menentukan berapa volume air yang harus diangkut untuk suatu penerbangan.

- *Optimum Centre of Gravity*, adalah pengaturan posisi beban pesawat yang optimum sehingga diperoleh *fuel consume* yang paling efisien.

- Penggunaan *Nearest Alternate*, merupakan kebijakan dalam pemilihan *airport alternate* pada setiap penerbangan adalah yang terdekat jaraknya dari airport destinasi. Dengan pemilihan jarak yang lebih dekat maka berakibat pada bahan bakar yang dibawa akan lebih sedikit

- *Cost Index*, adalah pengaturan kecepatan pesawat untuk memperoleh efisiensi bahan bakar, dengan menerapkan suatu "*nilai speed*" tertentu pada masing-masing *aircraft type* untuk setiap station keberangkatan.

- Dengan melakukan koordinasi yang baik dengan pihak *Air Traffic Controller* (ATC), diharapkan pada setiap penerbangan Garuda mendapatkan *Direct Routing* dan *Optimum Flight Level*, yang tentunya berdampak pada konsumsi bahan bakar yang lebih efisien. Demikian pula dengan *Flight Technique* yang senantiasa dilakukan modifikasi dari waktu ke waktu sesuai dengan perkembangan teknologi yang ada, untuk menghasilkan penerbangan yang efisien namun tetap aman dan nyaman.

Optimum Center of Gravity, the use of Nearest Alternate, Cost Index, ATC Coordination (Direct Routes & Optimum Flight Level), Pilot Flight Technique and Maintenance Programs.

- Potable water management refers to the reduction of aircraft payload by managing the amount of potable water carried in line with the number of people aboard the aircraft and the flying time of the particular flight. The greater the amount of potable water carried, the greater also the fuel consumption of the aircraft. Thus, the amount of potable water needed and carried in each particular flight should be calculated carefully beforehand.

- Optimum center of gravity refers to the optimum arrangement of aircraft loading in order to gain the most efficient fuel consumption rate.

- The use of Nearest Alternate refers to the strategy of choosing the nearest airport to the destination airport for an alternate airport, in each flight. A shorter flight distance means less fuel carried by the aircraft.

- Cost Index refers to regulating the speed of the aircraft to gain fuel efficiency, by establishing a certain 'speed value' for each particular type of aircraft for each embarkation station.

- Good coordination with Air Traffic Controller (ATC) is expected to provide the Company's flights with Direct Routing as well as Optimum Flight Level, which in turn will impact on lower and more efficient aircraft fuel consumption. Likewise with Flight Technique, which is modified from time to time in line with the progress in aviation technology, resulting in fuel-efficient flights without compromising on flight security and flying comfort.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

- Regular *maintenance program* di jajaran Teknik dalam menunjang fuel *conservation program*, terus dilakukan untuk mengendalikan tingkat keborosan mesin pesawat (*engine high consume*).

Melalui program *fuel conservation*, pada tahun 2011 Garuda berhasil melakukan penghematan pemakaian bahan bakar sebanyak 22,01 Juta Liter senilai Rp. 183,17 miliar dan pengurangan emisi gas buang CO2 sebesar 54.590 ton dan NOx sebanyak 364.855 ton. Hasil-hasil *fuel conservation* program dalam 2 tahun terakhir (2010-2011) adalah seperti pada tabel di bawah ini.

- Regular maintenance programs by the engineering department in support of fuel conservation program also continued to be pursued to control high fuel consumption of aircraft engines.

Through the fuel conservation program, the Company in 2011 managed to save up to 22.01 million liters of fuel, worth a total of Rp 183.17 billion, while reducing CO2 and NOx exhaust gas emissions by 54,590 tons and 364,855 tons, respectively. Results of the fuel conservation program in the last couple of years (2010-2011) are presented in the following table.

Hasil-Hasil Fuel Conservation Program 2010-2011
Results of Fuel Conservation Program 2010-2011

Tahun	Bahan bakar (IDR miliar) Fuel (IDR million)	Bahan bakar (liter) Fuel (litre)	CO2 (ton)	NOx (ton)
2010	142,97	21,680,252	53,780	359,441
2011	183,17	22,006,820	54,590	364,855

Daur Ulang Dokumen

Dokumen inaktif atau arsip perusahaan adalah dokumen penting perusahaan yang perlu disimpan dan diamankan. Masa simpan (retensi dokumen) bervariasi dan mengacu kepada peraturan dan perundangan yang berlaku. Sejak tahun 2010, Perusahaan menetapkan kebijakan untuk melakukan daur ulang (*recycle*) dokumen inaktif yang telah melewati masa simpan. Dokumen yang telah didaur ulang sebanyak 19,1 ton menjadi buku tulis sebanyak 81.000 berbagi ukuran. Pada tahun 2011, dokumen yang didaur ulang sebanyak 40 ton menjadi 200.000 buku tulis berbagai ukuran. Seluruh buku hasil recycle disumbangkan ke berbagai pihak yang membutuhkan dan antara lain kepada Kementerian Pendidikan Nasional untuk dibagikan kepada murid yang tidak mampu. Sebelumnya, untuk dokumen inaktif yang telah habis masa simpannya dilakukan penghancuran dokumen dengan menggunakan mesin penghancur. Dengan manfaat yang diperoleh baik Garuda maupun lingkungan dan masyarakat, maka proses daur ulang ini akan dilakukan secara konsisten dan berkelanjutan.

Document Recycling

Unused or archived documents refer to important Company documents that need to be retained by the Company for a certain retention period, which varies with the types of document, in accordance with prevailing laws and regulations. In 2010, the Company initiated a policy to re-cycle the archived documents that have passed its retention period. At hat time, a total of 19.1 tons of archived documents were recycled to make 81,000 notebooks of varying sizes. In 2011, a total of 40 tons of archived documents have been recycled into some 200,000 notebooks of varying sizes. The notebooks made from recycled materials were donated to a variety parties, including to the Ministry of National Education for distribution to under privileged students. The previous practice was for archived documents that were past their retention period to be destroyed using paper shredder machines. In view of the benefits both to the Company as well as to society and the environment, the document recycling program will continue to be undertaken routinely in the future.

Kebijakan Keselamatan, Kesehatan Kerja, dan Lingkungan Hidup (OSH&E)

Pada tahun 2011 Perusahaan menyempurnakan *Occupational Safety, Health and Environment* (OSH&E) atau Keselamatan dan Kesehatan Kerja serta Lingkungan sebagai suatu sistem manajemen. Hal ini dilakukan agar unsur-unsur OSH&E yang selama ini sudah berjalan dapat terintegrasi dan terdokumentasi dengan baik di dalam sebuah manual. Penyempurnaan pedoman tersebut mengacu kepada aturan nasional, internasional, dan beberapa *industry best practice* yang sesuai dengan bisnis Perusahaan. Selain itu dilakukan juga semacam *cross reference* dengan beberapa manual dan kebijakan yang dimiliki oleh Perusahaan khususnya yang terkait dengan OSH&E. Tujuan pembuatan Pedoman OSH&E ini tidak untuk menghapuskan akan kebijakan dan pedoman yang sudah ada, akan tetapi lebih kepada melengkapi akan kebijakan dan pedoman tersebut.

Pada Nopember 2011 kebijakan OSH&E Perusahaan, yang menyatakan dengan tegas komitmen akan perlindungan keselamatan dan kesehatan di lingkungan kerja, ditandatangani oleh Direktur Utama Perusahaan.

Walaupun di tahun 2011 OSH&E *Management System* masih dalam tahap proses finalisasi pedoman, akan tetapi beberapa kegiatan terkait dengan OSH&E, sudah dilaksanakan. Kegiatan tersebut antara lain:

1. Latihan Penggunaan Alat Pemadam Api Ringan (APAR)
   Pelatihan yang diprakarsai oleh PT Samudranayaka Grahaunggul selaku Building Management Garuda Indonesia, dan diikuti oleh 47 peserta bertujuan untuk menambah pengetahuan serta keterampilan karyawan untuk menggunakan APAR jika terjadi kebakaran.
2. Observasi OSH&E di Garuda Indonesia Training Centre (GITC)
   Sebelum OSH&E Management System Manual dipublikasikan dan didistribusikan ke unit-unit terkait, observasi yang meliputi beberapa elemen OSH&E coba dilakukan pada area Garuda Indonesia Training Centre. Elemen tersebut antara lain, *Fire protection System, Sanitation*, dan *Working Environment*.

Occupational Safety, Health and Environment (OSH&E)

In 2011 the Company established Occupational Safety, Health and Environment (OSH&E) as a management system with the objective of integrating the elements of OSH&E and for a better documentation in a manual. The completion of this manual refers in accordance with the prevailing national and international rules and regulation, and with refer to the best practices in the industry that in line with the Company's business. In addition, the Company also conducted a cross reference of the Company's manuals and policies, especially those related to OSH&E. Establishing the OSH&E Manual will not eliminate the existing policies and manual, but rather as a complement to those policies and manual.

In November 2011, the Company's OSH&E Policy, clearly stating the commitment of safety and health in work environment, was signed by the President and CEO of Garuda Indonesia.

Even though in 2011, the OSH&E Management System was still in the stage of finalizing the manual, but some activities related to OSH&E has been undertaken, which includes the following:

1. Training on Using Hand Fire-Extinguisher (APAR)
   Conducted by PT Samudranayaka Grahaunggul as Building Management Garuda Indonesia and followed by 47 participants, this training is intended to develop knowledge and skill of employees in handling APAR in the event of fire.
2. Observation on OSH&E in Garuda Indonesia Training Centre (GITC)
   Prior to the publication and distribution of OSH&E Management System Manual to related Units, an observation on OSH&E elements was conducted in the area of Garuda Indonesia Training Centre. Those elements are, Fire protection System, Sanitation, and Working Environment.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

3. Wokshop Penerapan K3 Listrik (Instalasi Perangkat) di *Hazardous Area* Untuk Mencegah Kecelakaan di Tempat Kerja.

Perusahaan mengadakan workshop selama sehari mengenai penerapan K3 listrik untuk mencegah kecelakaan di tempat kerja yang dihadiri oleh Unit *Business Support* dan *Building Management* Garuda Indonesia.

Etika dan Kebijakan Terhadap Pelanggan

Pelanggan merupakan pertimbangan dasar dari keberadaan Perusahaan. Segala sumber daya Perusahaan ditujukan untuk memenuhi kebutuhan, keinginan dan harapan pelanggan. Pada prinsipnya hak pelanggan sesuai dengan peraturan dan perundang-undangan yang berlaku harus dipenuhi.

Oleh karena itu hak pelanggan berupa keselamatan, keamanan dan kenyamanan dijadikan fokus dan prioritas utama sebagai program pelayanan di seluruh unit bisnis dan fungsional Perusahaan. Dalam relasinya dengan Pelanggan, Garuda tidak sekedar didorong untuk memenuhi (*comply*) terhadap ketentutan dan Undang-Undang yang berlaku, namun lebih dari itu yaitu sebagai wujud tanggungjawab etika moral Perusahaan terhadap Pelanggan.

Perusahaan harus memenuhi semua komitmennya kepada pelanggan. Komitmen tersebut diantaranya keberangkatan pesawat sesuai dengan jadwal yang telah dijanjikan, mendapatkan layanan *Garuda Indonesia Experience* sesuai yang dikampanyekan Perusahaan, serta keselamatan penumpang yang merupakan kebutuhan dasar Pelanggan yang tidak boleh diabaikan.

Keselamatan dan Keamanan Penumpang

Perusahaan menyadari bahwa penumpang telah mempercayakan sepenuhnya keselamatan dirinya kepada Perusahaan untuk bepergian dengan menggunakan pesawat udara. Oleh karena itu, Perusahaan mempunyai komitmen dan tanggung jawab etika moral yang tinggi untuk melindungi keselamatan dan keamanan para penumpang.

3. Workshop on the implementation of Electrical OHS (Installation) in Hazardous Areas to Prevent Accident at workplace.

The Company held a one-day workshop on electrical OHS implementation to prevent accidents at workplace attended by the Business Support Units and Garuda Indonesia Building Management.

Ethics and Policies on Customers

Customers are the core reason for the existence of Garuda Indonesia, whereby all of the Company's resources are directed towards fulfilling the needs, desires and expectations of its customers. The basic principle is to ensure the right of customers as defined in prevailing laws and regulations.

Therefore, the right of customers in terms of safety, security and comfort has become a focus and main priority in the services provided by Garuda Indonesia's business and functional units. The driving force behind the Company in its relations with customers goes beyond compliance with laws and regulations, but also as a form of ethical obligation by the Company to its customers.

The Company is ethically bound to deliver on all its commitments to customers. This includes, among others, ensuring on schedule aircraft embarkation, providing customers with the benefits of "Garuda Indonesia Experience" service concept as promoted by the Company, and ensuring the safety of passengers as the basic right of customers that should be considered at all times.

Passenger Safety and Security

The Company is fully aware of the fact that, by flying with Garuda Indonesia, a customer has placed his or her safety solely at the hands of the Company. This places Garuda Indonesia under the highest moral and ethical obligation to always protect and ensure the safety and security of passengers. The Company fulfilled this commitment through, among others,

Komitmen nyata Perusahaan adalah dengan memastikan sistem operasi penerbangan dalam kondisi terkendali melalui implementasi *Safety Management System* (SMS). Cakupan SMS diantaranya adalah tersedianya: (1) kebijakan keselamatan penerbangan (*safety policy*), (2) key performance indicators dan rencana kerja, (3) ketersediaan sumberdaya, (4) pelaksanaan *safety audit* secara periodik untuk memastikan sistem berjalan efektif serta menemukenali "*area for improvement*" dan (5) *management review* untuk perbaikan dan penyempurnaan sistem secara berkelanjutan (*continues improvement*).
Audit secara periodik setiap 2 (dua) tahun dilakukan oleh auditor independen yang terregistrasi oleh Internasional Air Transport Association (IATA), sedangkan internal audit dilakukan setiap tahun.

the implementation of a Safety Management System (SMS) that controls all aspects of flight operations. The SMS covers, among others, the availability of: (1) flight safety policies, (2) key performance indicators and work plans, (3) adequate resources, (4) the implementation of regular safety audit to ensure the effectiveness of work systems as well as to identify areas for improvement, and (5) management reviews towards continuing improvement and enhancement of systems. Regularly, a safety audit is undertaken once every 2 (two) years by independent auditors registered with the International Air Transport Association (IATA), and annually by the Company's internal auditors.

Melalui implementasi SMS secara konsisten, Garuda Indonesia dapat menurunkan *incident rate* dari 0,37 pada tahun 2010 menjadi 0,31 pada tahun 2011.

Through consistent implementation of SMS, the Company managed to reduce the incident rate from 0.37 in 2010 to 0.31 in 2011.

Dampak langsung dari semakin baiknya *incident rate*, premi asuransi yang dibayarkan perusahaan semakin kompetitif. Kenaikan premi asuransi pesawat Garuda Indonesia tahun 2011 dibanding tahun 2010, lebih disebabkan karena eksposur Perusahaan juga naik, yaitu adanya kenaikan jumlah pesawat, jumlah penumpang dan kenaikan jumlah keberangkatan. Komponen tersebut mempengaruhi premi asuransi yang dibayar Perusahaan. Apabila kondisi ekposur Perusahaan tetap, maka dengan *incident rate* yang semakin baik maka premi asuransi akan semakin rendah.

A direct impact of the improving incident rate was that the Company has been able to obtain more competitive insurance premium rates. The increase, in total nominal amounts, of aircraft insurance premium paid by the Company in 2011 as compared to the amount paid in 2010 was the results of increased exposure due to increases in the number of aircraft, passengers and departures. These components affected the amount of insurance paid. If the exposure stays at the same level, a lower incident rate will result in a lower insurance premium rate.

Komitmen Perusahaan akan keamanan dan keselamatan penumpang menuai hasil dimana 38% penumpang memilih terbang bersama Garuda karena pertimbangan "*safety*". Persentasae ini merupakan porsi terbesar dari 19 atribut penting yang dinilai oleh penumpang. Ada korelasi yang kuat bahwa penumpang menilai atribut *safety* merupakan atribut yang paling penting (nomor 1), dan persentase terbesar pilihan bersama Garuda Indonesia adalah karena faktor keselamatan.

The Company's commitment to passenger safety and security is reflected the fact that 38% of passengers decided to fly with Garuda Indonesia on considerations of 'safety'. This is the highest percentage among 19 important attributes considered by passengers. There is a strong correlation between the value placed by passengers on 'safety' as the most important attribute, and the largest percentage of customers choosing to fly Garuda Indonesia for its 'safety'.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Komitmen terhadap Perlindungan Konsumen

Perusahaan senantiasa meningkatkan kualitas layanan kepada penumpang dan perlindungan yang optimal bagi para penumpang. Peningkatan kualitas layanan dilakukan pada semua rantai perjalanan penumpang mulai dari sebelum perjalanan (*pre journey*), selama perjalanan (*in journey*) dan setelah perjalanan (*pre journey*).

Dalam meningkatkan kualitas layanan dimaksud, Perusahaan telah menemukenali 28 titik (28 *touch points*) penting yang dapat mempengaruhi kepuasan pelanggan secara signifikan. Pada titik-titik inilah sumber daya Perusahaan dikerahkan untuk ditingkatkan kapabilitasnya, terutama melalui intervensi teknologi informasi dan komunikasi.

Call center dan website Garuda Indonesia, pembayaran secara *on line* serta *e-payments* merupakan inisiatif Perusahaan untuk meningkatkan kualitas layanan sebelum perjalanan dilakukan oleh pelanggan. Peningkatan kenyamanan *executives lounges, self check in* di Bandara ditujukan agar pelanggan semakin mudah dan cepat dalam bertransaksi dengan Perusahaan.

Sebagai wujud tanggung jawab Perusahaan kepada pelanggan, Perusahaan menempatkan Unit *Customer Services* di setiap bandara yang disinggahi untuk membantu menangani pelanggan yang menghadapi masalah serta untuk memastikan adanya tindakan korektif yang harus segera dilakukan apabila layanan yang diberikan tidak sesuai harapan pelanggan.

Sebagai wujud tanggung jawab Perusahaan atas keselamatan dan keamanan penumpang, Perusahaan mengasuransikan semua penumpang. Pada tahun 2011, Perusahaan telah membayarkan premi asuransi (*Liability Insurance*) bagi penumpang sebesar Rp 128.827.319.749,08. Inilah suatu bukti komitmen Perusahaan untuk memberikan perlindungan bagi para pelanggan dan keluarganya, sehingga pelanggan yang terbang bersama Garuda Indonesia senantiasa merasa aman, nyaman dan selamat sampai tujuan.

Consumer Protection Commitment

The Company strives to continuously improve the quality of service to its passengers as well as provide optimum protection for passengers. Service quality improvements are pursued on all stages of the passenger travel chain, comprising the pre-journey, pre, in, post flight, and post-journey stages.

To improve the aforementioned quality of service, the Company has identified 28 touch points that are important in significantly affecting customer satisfaction. At these points, the Company has deployed resources to enhance its service capability, particularly through the application of information and communications technology.

Garuda Indonesia Call Center and website, online payment and e-Payment represent initiatives by the Company to improve the quality of service before the customer makes a trip. Improving the comfort at Executive Lounge and Self Check-In facilities at airports are intended to allow increased convenience for customers in their transactions with the Company.

As a form of responsibility to customers, the Company places a Customer Service Unit at every airport it serves, helping customers with their problems and ensuring that corrective actions are immediately taken in the eventuality of unsatisfactory service to customers.

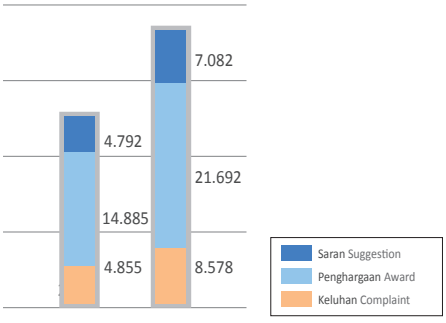
As a form of responsibility for the safety and security of its passengers, the Company insures all of its passengers. In 2011, the Company paid a total of Rp 128,827,319,749.08 for passenger Liability Insurance premiums. This can be taken as proof of the Company's commitment to provide protection for passengers and their families, so that passengers who fly with Garuda Indonesia can always feel secure, comfortable and safe in their flights to their destinations.

Sehubungan dengan akan berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 tahun 2011 dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 92 tahun 2011 pada tanggal 1 Januari 2012, yang mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut angkutan udara terhadap kejadian kecelakaan dan ketidaknyamanan perjalanan, Garuda sudah melakukan persiapan terkait asuransi penumpang yang wajib dimiliki oleh seluruh pengangkut domestik.

Di samping itu, Perusahaan juga menyediakan berbagai saluran yang dapat digunakan oleh pelanggan untuk menyampaikan masukan baik berupa keluhan, saran maupun *compliment*. Suara pelanggan (*customer voices*) sangat penting bagi Perusahaan sebagai masukan untuk melakukan perbaikan dan penyempurnaan kualitas layanan kepada pelanggan. Garuda menyediakan saluran dimaksud melalui *website* www.garuda-indonesia.com atau email customer@garuda-indonesia.com atau melalui surat dengan alamat 2nd Floor, Service Management Building, Garuda City Center – Soekarno-Hatta International Airport, Cengkareng 19120, PO Box 1004 TNG BUSH. Perusahaan juga menyediakan *suggestion form* pada *in-flight magazine* yang diletakkan di setiap kantong kursi penumpang.

Berdasarkan *Customer Voice* yang disampaikan melalui berbagai saluran yang ada tersebut, kinerja layanan Perusahaan terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. *Compliment* dari penumpang mengalami peningkatan sebesar 46% atau 6.807 *Customer Voices*. Pertumbuhan *Complaint* sebesar 16% atau 1.191 *Customer Voices*. Tabel berikut menunjukan perbandingan kinerja layanan tahun 2010 dan 2011.

Kinerja Layanan Tahun 2010 dan 2011
Service Performance in 2010 and 2011



Regarding the enactment of the Regulation of the Minister of Transportation No. 77 year 2011 and the Regulation of the Minister of Transportation No. 92 year 2011 on January 1, 2012, which governs the liability of air freight transport on the incidence of accidents and inconvenience of travel, the Company has made a number of arrangements related to compulsory insurance of passengers which is owned by all domestic carriers.

In addition, the Company also provides channels for customers to submit feedback such as complaint, suggestion or compliment. For the Company, customer voice is essential as an input towards subsequent improvements and enhancement in service quality. The Company provides channels for customer feedback through the corporate website at www.garuda-indonesia.com, by email to customer@garuda-indonesia.com, or by mail to the 2nd Floor, Service Management Building, Garuda City Center - Soekarno-Hatta International Airport, Cengkareng 19120, PO Box 1004 TNG BUSH. The Company also provides suggestion forms that are available inside the Garuda In-Flight Magazine found on each passenger seat pocket.

Based on the customer voice as conveyed through the various channels, the Company's service performance level has improved compared to the level of the previous year. The number of passengers' compliment increased by 46% or 6,807 Customer Voices, while the complaint increased by 16%, or 1,191 Customer Voices. The following table shows the comparison of the service performance in 2010 and 2011.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Etika dan Kebijakan Perusahaan terhadap Pegawai
Perusahaan memiliki kewajiban untuk memunculkan kinerja terbaik setiap Insan Garuda Indonesia dalam rangka pencapain sasaran perusahaan. Kinerja terbaik Insan Garuda Indonesia dapat dicapai diantaranya melalui penciptaan lingkungan kerja yang kondusif, melindungi dan menghormati hak-haknya, memberikan kesempatan dan perlakuan yang sama serta membantu mewujudkan kesejahteraan sesuai dengan kemampuan Perusahaan.

Ethics and Policies on Company Employees
The Company is responsible to ensuring the best performance of its employees in order to achieve the Company's objectives. Best performance from employees is ensured among others through the creation of a conducive work environment, the protection and respect for the rights of employees, the provision of equal opportunities and treatment to employees, and helping to realize better employee welfare in line with the capability of the Company.

Kesempatan dan Perlakuan yang Sama
Perusahaan memberikan kesempatan yang sama kepada kaum perempuan (kesetaraan gender). 1 (satu) dari 6 Direksi Garuda Indonesia adalah perempuan (17 %) dan 10 dari 48 pejabat senior satu tingkat di bawah direksi adalah perempuan, atau mencapai 21 %. Pada tingkat Komisaris, ada 1 (satu) perempuan dari 5 (lima) anggota komite komisaris (20%). Untuk profesi internal auditor, jumlah perempuan mencapai 50 % dari total jumlah internal auditor bahkan untuk profesi *legal advisor*, prosentase kaum perempuan lebih dominan, yaitu mencapai 73% dari total *legal advisor*.

Equal Opportunities and Treatment
The Company provides equal employment opportunities and treatment to females (gender equality). One (1) of the six members of the Board of Directors is a female (17%), while 10 of 48 senior executive one level below Director are females (21%). In the Board of Commissioners, there is 1 (one) female from the 5 (five) members (20%). In internal audit, 50% of the Company's internal auditor personnel are females, while in the legal advisor profession, the number of females dominated at 73% of the total number of legal advisor personnel.

Pada profesi penerbang yang dikenal sebagai profesi kaum pria, Garuda Indonesia sudah memiliki 4 (empat) penerbang perempuan dari 943 penerbang. Secara agregat, perbandingan jumlah pegawai perempuan dengan pegawai pria adalah seperti pada tabel di bawah ini.

In the flying crew profession, long considered as a male profession, the Company currently employs 4 (four) female pilots, out of 943 pilots in total. The aggregate comparison between make and female employees is presented in the following table.

	Desember 2010 December 2010	%	Desember 2011 December 2010	%
Laki-Laki Male	3,406.00	54.22%	3,661.00	54.52%
Wanita Female	2,876.00	45.78%	3,054.00	45.48%

Membangun Kebersamaan dan Kerjasama
Lingkungan kerja yang kondusif dapat tercipta apabila terbangun saling percaya dan kerjasama yang solid. Untuk itu, Perusahaan menetapkan kebijakan untuk pelaksanaan *outbound/outing* untuk setiap unit kerja setiap tahun. Kebijakan lainnya adalah acara *family gathering* dalam rangka peringatan HUT Garuda, dimana seluruh pegawai dan keluarga berkumpul untuk melakukan kegiatan bersama.

Nurturing Harmony and Teamwork
A conducive work environment depends on mutual trust and solid teamwork. To that ends, the Company has a formal policy regarding the organizing of an annual employee outbound/outing for each work unit. The Company also has a policy for family gathering events in commemorating the anniversary of the Company, joining employees and their family members together for a variety of group activities.

Hasil-Hasil Atas Etika dan Kebijakan Pegawai

Seluruh kebijakan tersebut di atas beserta kebijakan-kebijakan kepegawaian lainnya secara terintegrasi telah memberikan hasil yang baik. Pada tahun 2011, tingkat kepuasan pegawai mencapai 89,94% (*satisfied & so so*) dan yang tidak puas mencapai 10,05%. Pencapaian ini lebih baik jika dibandingkan dengan pencapaian tahun 2010, dengan tingkat kepuasan pegawai mencapai 86,10% (*satisfied & so so*), sementara yang tidak puas (*unsatisfied*) mencapai 13,90%.

Tingkat *turnover* merupakan indikator lainnya yang dapat digunakan untuk mengukur efektivitas kebijakan pegawai. Tabel di bawah ini menunjukkan hasil-hasil yang dicapai dalam pengelolaan pegawai

Results of Ethics and Policies on Employees

The implementation of all of the above policies, along with other employee-related policies in an integrated manner, has already shown encouraging results. In 2011, employee satisfaction level ('satisfied' & 'so so' category) reached 89.94%, while 'unsatisfied' employees accounted for 10.05%. This was an improvement from the results in 2010, when the 'satisfied' & 'so so' category accounted for 86.10% and the 'unsatisfied' employees accounted for 13.90%.

Employee turnover level is another indicator commonly used to measure the effectiveness of company employee policies. The following table shows the results of the company's employee management policies.

Tahun Year	2010 (%)	2011 (%)
Voluntary Separation	2.1	7,46
Involuntary Separation	5.9	1,68
Employee Satisfaction:		
- Satisfied	58.50	55.75
- Unsatisfied	13.90	10.05

Kebijakan Kerjasama dengan Bali Indonesian Flight Academy (BIFA).

Strategi *Quantum Leap* dengan target penambahan jumlah pesawat dan frekuensi penerbang yang mencapai lebih dari 2 (dua) kali lipat pada tahun 2015, membutuhkan dukungan ketersediaan sumberdaya manusia (SDM) dari berbagai profesi. Salah satu profesi yang paling krusial adalah ketersediaan jumlah penerbang. Hal ini karena jumlah permintaan (*demand*) jauh lebih besar dari penawaran (*supply*). Sementara itu biaya pendidikan untuk penerbang relatif sangat mahal. Untuk memastikan kecukupan *supply* jumlah penerbang, Garuda Indonesia menjalin kerjasama tripatrit dengan BIFA dan Bank CIMB Niaga.

Dalam kerjasama tersebut, pihak BIFA yang akan memasok kebutuhan pilot Garuda dan Bank CIMB Niaga yang akan memberikan pinjaman untuk biaya pendidikan (*soft loan*) kepada siswa penerbang

Policies on Cooperation with Bali Indonesian Flight Academy (BIFA)

The Company Quantum Leap strategy with its target of more than doubling the number of aircraft as well as flight frequencies by the year 2015 implies a need for significant numbers of additional human capital in a variety of professions. Among the more crucial of these professions is the availability of aircraft pilots. The need becomes more urgent as the demand for pilots greatly outnumbers the supply of pilots. Pilot training is also relatively expensive. To ensure adequate supply of pilots for its fleet expansion program, Garuda Indonesia has embarked on a cooperation program with BIFA and Bank CIMB Niaga.

In this cooperation program, BIFA undertakes to supply the demand of pilots by the Company. Bank CIMB Niaga meanwhile will provide soft loans to student pilots that covers 50% of the pilot

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

sebesar 50 % dari total biaya pendidikan dan 50% ditanggung siswa. Setelah lulus dari BIFA, siswa menjadi pegawai penerbang Garuda Indonesia. Perusahaan akan melakukan pemotongan gaji penerbang untuk mengembalikan pinjaman biaya pendidikan yang telah digunakan. Melalui kerjasama tripatrit ini semua pihak diuntungkan (*win-win*).

training tuition fees, with the student pilots paying the remaining 50%. Upon graduation from BIFA, the student pilots will work as pilots at Garuda Indonesia. The Company then will deduct a portion of the pilots' paycheck to repay the loans to Bank CIMB Niaga. This cooperation program is therefore a win-win solution to all three parties concerned.

Program Pengendalian Gratifikasi (PPG)

Program pengendalian gratifkasi merupakan inisiatif program dalam rangka mengImplementasikan tata nilai perusahan Fly Hi, terutama nilai-nilai kejujuran (*honesty*) dan integritas (*integrity*) serta implementasi dari prinsip-prinsip *Good Corporate Governance* terutama prinsip transparansi, responsibilitas dan independen.

Gratuity Control Program (PPG)

Gratuity Control Program is an initiative to implement the Fly Hi, particularly the honesty and integrity, as well as to implement the Good Corporate Governance principles, particularly the principle of transparency, responsibility and independence.

Perusahaan menjalin kerja sama dengan KPK dalam membangun pengendalian gratifkasi di Perusahaan. KPK memberikan bantuan dalam bentuk *assessmen* atas kesiapan Garuda untuk menjalankan program pengendalian gratifikasi, bimbingan teknis kepada Tim PPG serta pelatihan *Training of Trainer* bagi Tim PPG dan Mitra Pengubah (*agents of change*). Penandatanganan MOU antara Garuda dengan KPK dilaksanakan pada tanggal 10 Februari 2011.

The Company works together with KPK in establishing gratuity control system in the Company. KPK provides assistance in the form of assessment on the Company's readiness in implementing Gratuity Control Program, technical guidance for PPG Team and Training of Trainer for PPG Team and agents of change. The signing of MoU between the Company and KPK was held on February 10, 2011.

Kebijakan pengendalian gratifikasi Perusahaan adalah bahwa setiap karyawan Perusahaan tidak diperbolehkan menerima gratifikasi dan harus membuat laporan (*disclose*) kepada perusahaan apabila menerima gratifikasi dan apabila dihadapan pada kondisi yang sulit untuk melakukan penolakan.

The Company's policy of gratuity control stipulates that all the Company's employees are prohibited from receiving gratuity and shall disclose to the Company if they receive gratuity and are put in such a hard position to decline the offer.

Perusahaan melakukan sosialisasi program pengendalian gratifikasi secara intensif ke seluruh pegawai Perusahaan serta kepada *stakeholders* perusahaan lainnya. Sosialisasi kepada semua *stakeholders* dilakukan dengan memuat pengumuman pada 4 surat kabar nasional dan lokal bahwa Garuda Indonesia tidak menerima segala bentuk gratifikasi. Sosialisasi kepada *stakeholders* juga dilakukan dengan mengundang mereka dalam pertemuan resmi Perusahaan. Pada tahun 2011 ini telah dilakukan sosialisasi kepada *supplier* melalui acara *supplier gathering* dan juga dengan para *cargo agents*.

The Company conducts intensive socialization program to all employees and stakeholders of other companies. Socialization to all stakeholders is conducted by placing an announcement ad in 4 nationwide and local newspapers, announcing that the Company is prohibited from receiving gratuities of any kind. Socialization to stakeholders is also conducted by inviting them to an official meeting with the Company. In 2011, socialization to supplier was held by organizing supplier gathering. And the same goes for cargo agents.

Sosialisasi kepada semua Insan Garuda Indonesia dilakukan melalui media komunikasi Perusahaan baik cetak maupun elektronik, seperti email dan intranet serta buletin dan majalah komunikasi Perusahaan. Sosialisasi juga dilakukan melalui tatap muka dan diskusi dengan para pegawai. Sebagai media komunikasi dalam menyampaikan laporan gratifikasi, perusahaan menyediakan *email* khusus dengan alamat gcg@garuda-indonesia.com

Socialization to all the Company's personnel was carried out through various media, printed and electronic media, such as email, intranet, bulletin and internal magazine. Socialization is also conducted through face-to-face meeting and discussion with employees. To submit reports of gratuities, the Company provides a special email address: gcg@garuda-indonesia.com.

Setelah proses sosialisasi dilakukan, sebagai indikator bahwa program pengendalian gratifkasi ini dapat dipahami dan diterima oleh seluruh pegawai Perusahaan adalah berupa adanya laporan penerimaan gratifikasi yang disampaikan ke perusahaan. Sampai dengan tanggal 13 Januari 2012 jumlah laporan gratifikasi yang disampaikan dan tindaklanjut atas laporan tersebut adalah seperti pada tabel di bawah ini:

Having conducted the socialization process, gratuity reports received by the Company indicates that the gratuity control program is understood and accepted by all employees. As of 13 January 2012, the number of gratuity report submitted and followed up can bee seen in the following table:

Jumlah dan Tindak Lanjut Laporan Gratifikasi Tahun 2011
Number and Follow-Up of Gratuities Report in 2011

No	Jenis Gratifikasi Type of Gratuities	Jumlah laporan Number of Report	Tindak Lanjut Follow Up
1	Uang dengan total nilai Rp 47.386.000,- Money with a Sum of Rp 47,386,000	25	Rp 17.050.000,- ditetapkan menjadi milik Negara dan telah disetorkan ke Kas Negara melalui KPK. Rp 17,050,000.00 are determined to be owned by the State and had been deposited into the State Treasury through KPK.
			Rp 18.606.000,- dikelola Perusahaan dan akan disumbangkan kepada Yayasan Sosial. Rp 18.606.000,- will be managed by the Company and will be donated for charity.
			Rp 11.730.000,- masih dalam proses penetapan status kepemilikan oleh KPK. Rp 11,730,000, the status of which is to be determined by KPK.
2	Kalung emas, dengan harga ± Rp 2.000.000,- Gold Necklace, Worth ± Rp 2.000.000, -	1	Ditetapkan menjadi milik Negara dan telah diserahkan kepada Negara melalui KPK. Determined to be owned by the State and had been deposited into the State Treasury through KPK.
3	Voucher belanja sebanyak 21 lembar @ Rp 100.000,- atau senilai Rp 2.100.000,- Shopping vouchers, 21 Pieces a @ Rp 100.000, - or equivalent to Rp 2,100,000, -	3	Menjadi milik Perusahaan, telah disumbangkan sebanyak 13 lembar dan sisanya akan disumbangkan lagi kepada yang berhak menerima. Owned by the Company and 13 of which has been donated while the rest will be donated to the entitled
4	Makanan: Food:	32	Ditetapkan dapat dimiliki oleh Pelapor. Determined to be owned by reporter
		43	Ditetapkan menjadi milik Perusahaan dan telah disumbangkan kepada Yayasan Sosial. Owned by the Company and has been donated for charity.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Jumlah dan Tindak Lanjut Laporan Gratifikasi Tahun 2011
Number and Follow-Up of Gratuities Report in 2011

No	Jenis Gratifikasi Type of Gratuities	Jumlah laporan Number of Report	Tindak Lanjut Follow Up
5	Barang lainnya: Other Goods:	13	Digunakan sebagai display Perusahaan di lobby GCC. Used as Display in GCC Lobby
		85	Menjadi milik Perusahaan dan akan disumbangkan. Owned by the Company and will be donated
		21	Masih dalam proses penetapan status kepemilikan oleh KPK. The status of which is to be determined by KPK
6	Jamuan Reception	2	Ditetapkan dapat diterima. Determined as acceptable
	Total Laporan Total Report	**225**	

Whistleblowing System (WBS)

WBS merupakan salah satu alat manajemen yang digunakan untuk membantu penegakan etika bisnis dan etika kerja di Perusahaan. Perusahaan telah membangun *whistleblowing system* berbasis *web*, sehingga memungkinkan setiap orang untuk membuat dan menyampaikan laporan pelanggaran kecurangan (*fraud*) dan bentuk etika perusahaan lainnya yang dilakukan oleh oknum Perusahaan.

Untuk mendorong setiap orang mau dan berani melaporkan suatu pelanggaran, perusahaan menetapkan kebijakan untuk menjaga kerahasian identitas pelapor dan tetap menerima dan menindaklanjuti laporan anonim serta kebijakan untuk memberikan perlindungan bagi pelapor dari tindakan balasan terlapor.

Pencanangan WBS dilakukan bersamaan dengan pencanangan etika Perusahaan dan Program Pengendalian Gratifikasi (PPG) yaitu pada tanggal 10 Februari 2011 dan disaksikan oleh KPK Republik Indonesia. Sejak pencanangan ketiga program tersebut, Perusahaan melakukan sosialisasi secara intensif ke semua pegawai Perusahaan serta ke beberapa Mitra dan Pemasok Perusahaan.

Pelapor dapat menyampaikan laporan pelanggaran etika dan kecurangan, melalui *website* www.ga-whistleblower.com dan akan mendapatkan ID *ticket* dan *password*, yang akan digunakan untuk

Whistleblowing System (WBS)

WBS is one management tools used to assist the enforcement of business ethics and work ethics at the Company. The Company has developed a web basis whistleblowing system that allows every people to report any fraud and any other form of violation of corporate ethics done by the Company employee.

To encourage every one to file report of violation, the identity of the person making a report under the Whistle-Blowing procedure will remain confidential and will be protected against retaliation.

WBS was launched concurrently with the launching of corporate ethics and gratuity control program, on February 10, 2011, witnessed by KPK. Following the launching of those three programs, the Company has been conducted intensive socialization to all employees and to a number of partners and vendors.

Whistleblower can submit report of ethical violation and fraud through www.ga-whistleblower and get the ID ticket and password, to reenter the web to find out the status and the development of the

masuk kembali ke web untuk mengetahui status perkembangan laporannya serta sebagai wadah untuk menjalin komunikasi dengan pengelola WBS, yaitu *Unit Corporate Secretary*.

case reported. The website also serves as a mean of communication with the WBS administrator, the Corporate Secretary Unit.

WBS *Officer* akan menerima dan melakukan *review* dan verifikasi atas laporan yang masuk dan menetapkan status laporan apakah dapat ditindaklanjuti untuk dilakukan proses investigasi atau dihentikan karena tidak didukung dengan bukti awal yang memadai. WBS *Officer* adalah salah satu dari anggota Komite Komisaris.

WBS Officer receives, reviews, and verifies the incoming reports and determines the status of the report, whether to follow up or to reject on the basis of lack of evidence. WBS officer is one member of the Board of Commissioners.

Dalam hal proses investigasi atas suatu laporan, kebijakan Perusahaan adalah bahwa proses investigasi dapat menggunakan auditor independen dan/atau internal auditor. Perusahaan telah menetapkan salah satu Kantor Akuntan Publik ternama untuk melakukan investigasi atas laporan WBS melalui mekanisme pengadaan yang sesuai dengan ketentuan perusahaan.

In conducting investigation of a report, the Company policy stipulates that the investigation process can be conducted by independent or and/or internal auditor. To conduct an investigation on a WBS report, the Company has appointed a prominent Public Accounting Firm through procurement mechanism and in accordance with the Company's regulation.

Pada tahun 2011 ini, jumlah laporan yang disampaikan melalui WBS ini mencapai 22 laporan dari *stakeholders* Perusahaan, baik Pegawai, Pelanggan, Pemasok dan Mitra Usaha Perusahaan. Jumlah dan jenis laporan yang disampaikan disajikan pada tabel di bawah ini. Dari 7 laporan pelanggaran, setelah ditindaklanjuti dengan proses investigasi hasilnya adalah 1 laporan terbukti melakukan pelanggaran prosedur dan kecurangan (*fraud*) dan 6 laporan lainnya tidak terbukti melakukan kecurangan atau pelanggaran lainnya. Laporan yang telah terbukti dimaksud berkaitan dengan pengadaan sewa kendaraan operasional Perusahaan di salah satu Kantor Cabang Perusahaan di Indonesia. Atas tindakan pelanggaran ini, Perusahaan telah memberikan sanksi kepada Tim Pengadaan yaitu 2 orang Manager diberhentikan dari jabatannya, 2 Manager lainnya dikenakan sanksi pelanggaran disiplin tingkat II dan pelanggaran disiplin tingkat I kepada pejabat General Manager. Disamping pemberian sanksi kepada pegawai, Perusahaan juga memberikan sanksi kepada pemenang tender dengan melakukan pemutusan kontrak kerja dan melakukan proses ulang pengadaan kendaraan operasional Perusahaan.

In 2011, 22 reports were submitted through WBS from stakeholders, including employees, customers, vendors and business partners. Out of seven reports of violation of procedures or fraud that followed up with investigation, one was proven while the other six were not. The aforementioned proven report was related to the procurement of vehicle rental services for operational in one of the the Company Branch Offices. For that act of violation, sanctions have been imposed upon the Procurement Team; 2 Managers were dismissed, while 2 other Managers were given Level 2 Disciplinary Sanction and the General Manager was given Level 1 Disciplinary Sanction. Aside of imposing sanction to employees, the Company also terminated the procurement contract with the winner and reprocessed the procurement of company operational vehicles.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Berkenaan dengan laporan keluhan (*complaints*), dari 5 *complaints* yang masuk, 4 diantaranya merupakan *complaints* dari pelanggan, yang isinya mulai dari kecurigaan adanya kecurangan yang dilakukan oleh pegawai hingga pelayanan yang tidak etis. Setelah melalui proses investigasi, bahwa keluhan pelanggan terjadi disebabkan karena pegawai tidak melakukan pekerjaan sesuai prosedur, ketidakjelasan prosedur serta kualitas SDM yang perlu ditingkatkan. Tidak ditemukan adanya kecurangan yang dilakukan oleh Pegawai dari laporan yang disampaikan tersebut. Tindak lanjut atas hasil investigasi adalah Perusahaan telah menghubungi pelapor dan menyampaikan permohonan maaf atas kejadian yang kurang berkenan dan secara internal, Perusahaan telah memberikan sanksi berupa teguran lisan kepada terlapor dan memperbaiki sistem dan prosedur yang terkait.

Regarding the complaints, out of 5 complaints, 4 came from customer, and the matters were ranging from fraudulent act committed by employee to unethical service. Following the investigation on the aforementioned matter, it was found that customer complaints arose from unprocedural conduct by the employee, unclear procedures, and quality of human resources that need to be upgraded. No fraudulent act was found. As follow up, the Company has contacted the whistleblowers and has apologized for the unsatisfactory circumstances; internally, the Company has imposed sanction in the form of oral reprimand to the reportee and made improvement on the related system and procedures.

Kegiatan Perusahaan Tahun 2011
Company Activities in 2011

Tanggal Date	Kegiatan Activities
	JANUARI JANUARY
4	Sosialisasi IPO Garuda Indonesia Garuda Indonesia IPO socialization
11	Seminar 'Membangkitkan Potensi Diri untuk Mempersiapkan Pensiun yang Lebih Baik' Seminar 'Generate Self Potential for Better Retirement Preparation'
11	*Gala Dinner* dalam rangka IPO di Jakarta Gala Dinner for IPO in Jakarta
11	Pelantikan Siswa Initial Cabin Crew Batch 358-359 361-364 Inauguration of Students for Initial Cabin Crew Batch 358-359 361-364
12	*Public Expose* Public Expose
14	GFF *Mileage Donation* kepada PMI GFF Mileage Donation for PMI
21	Garuda Indonesia *Investor Gathering* Garuda Indonesia Investor Gathering
21	Rapat Koordinasi Garuda Indonesia dan Direktur Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara Coordination Meeting between Garuda Indonesia and Director of Aircraft Airworthiness and Operation
27	Sosialisasi Implementasi Program MESA & MESOP Socialization on the Implementation of the MESA & MESOP Program
28	*Gala Dinner Road Show* IPO Garuda Indonesia di Daerah Gala Dinner Road Show for IPO Garuda Indonesia
	FEBRUARI FEBRUARY
1	Penerimaan Award "20 Perusahaan Idaman 2010" dari Warta Ekonomi Receiving the 20 Most Admired Companies in 2010 from Warta Ekonomi
2	Peresmian Penggunaan Gedung Training B dan Gedung Dormitory GITC Inauguration of Training Building B and Dormitory GITC
3	Penandatanganan Kerja Sama Garuda Indonesia dan Standard Chartered Garuda Indonesia dan Standard Chartered Sign MOU
4	Garuda Indonesia International Islamic Expo Garuda Indonesia International Islamic Expo
9	Garuda Indonesia Merajut Kepedulian melalui Khitanan Masal Garuda Indonesia conducts mass circumcision
9	*Grand Launching* Produk Kokarga Grand Launching of Kokarga
10	Penandatanganan Kerja Sama Gratifikasi Garuda Indonesia dan KPK Garuda Indonesia and KPK sign MOU on Gratuities
10	Penandatanganan Komitmen Pelaksanaan Etika Bisnis The Signing of Business Ethics Commitment
10	*Launching Whistle Blowing System* Launching Whistle Blowing System
10	Penandatanganan Surat Keputusan dan Serah Terima Tugas dan Tanggung Jawab Jajaran Direksi Garuda Indonesia The Signing of Decision Letter dan Transfer of Duties and Responsibilities of the Board of Directors of Garuda Indonesia
10	Penerimaan "Crackership Award" dari FE UI Receiving "Crackership Award" from FE UI

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Tanggal Date	Kegiatan Activities
11	Penandatanganan MOU Pengadaan Pesawat Garuda Indonesia dan RBS Garuda Indonesia and RBS sign MOU on the aircraft procurement
11	*Listing* Saham Perdana Garuda Indonesia di BEI Garuda Indonesia first listing in IDX
16	Penerbangan Perdana Garuda Indonesia ke Gorontalo Garuda Indonesia First Flight to Gorontalo
16	*Health Talk* 'Ejakulasi Dini' dengan Dr. Naek L. Tobing Health Talk on Premature Ejaculation with Dr Naek L. Tobing
18	Penandatanganan MOU Garuda Indonesia dan GE Capital Aviation Services Garuda Indonesia and GE Capital Sign MOU on Aviation Services
18	Garuda Indonesia *Appreciation Night for Corporate Partners* Garuda Indonesia Appreciation Night for Corporate Partners
18	Dzikir dan Doa Bersama dengan Ustadz Arifin Ilham Dzikir and Pray Together with Ustadz Arifin Ilham
19	Fun Bike Go Green 62th Garuda Indonesia Fun Bike Go Green 62th Garuda Indonesia
19	Garuda Indonesia Merajut Kepedulian melalui Sarana Air Bersih dan Peningkatan Sarana Kesehatan Posyandu Garuda Indonesia Cares Through Clean Water and Develoiping Health Facility for Posyandu
24	Peresmian Kantor Penjualan dan Pelayanan di Serang Banten Inaugurates Sales and Service Office in Serang Banten
28	Penanaman 5.000 Pohon Trembesi di Aceh Planting 5,000 Trembesi Tress in Aceh
	MARET MARCH
2-3	*Service Workshop* Service Workshop
9	Serah Terima Pesawat Boeing 737-400 GA ke TNI AU Handing over of Boeing 737-400 from GA to Indonesian Airforce
9	Peresmian Garuda Indonesia Service Center Senayan City Inaugurates Garuda Indonesia Service Center Senayan City
9	Penandatangan MOU Garuda Indonesia dengan PT Pos Indonesia Garuda Indonesia and PT Pos Indonesia Sign MOU
9	Penandatangan MOU Garuda Indonesia dengan GE Garuda Indonesia and GE Sign MOU
10	Garuda Bhakti Garuda Bhakti
11-13	*Customer Gathering* Golf (Denpasar) Customer Gathering Golf (Denpasar)
14	Penandatanganan Kerja Sama Garuda Indonesia dan INASOC 2011 sebagai *Official Airlines* Garuda Indonesia and INASOC 2011 sign MOU on the appointment as Official Airlines
16	Kunjungan Peserta CASO Training dari Pusdiklat Kementerian Perhubungan Visit from the participants of CASO Training of the The Education and Training Center Ministry of Transportation
17	Pantuhir Awak Kabin Final Test of Cabin Crew
18	Pelepasan Purna Bhakti FSM dan FA Retirement Party for FSM and FA
23	RKSP RKSP
23	*Talkshow*: Kiat Pengelolaan Dana Pensiun Jangka Panjang Talkshow: Long-Term Pension Fund Management
23	*Last Flight* Capt. Arief Ibnoe / 519199 Last Flight Capt. Arief Ibnoe / 519199

Tanggal Date	Kegiatan Activities
25	*Workshop Fleet Management* Workshop Fleet Management
25	Penandatanganan MOU Garuda Indonesia dan Bank Mandiri Program 'Buy One Get One Free' Garuda Indonesia dan Bank Mandiri sign MOU on Buy One Get One Free Pogram
25	Penyerahan Bantuan Kemanusiaan dari Panasonic Gobel Group untuk Jepang melalui GA Cargo Handing Over of Donation from Panasonic Gobel Group for Japan using Garuda Indonesia Cargo
26	Earth Hour 2011 Earth Hour 2011
28	*Workshop ERM for VP* Workshop ERM for VP
28	Serah Terima Direktur Abacus DSI Handover of Director of Abacus, DSI
30	Working Groups AAPA (Flight Ops & Safety) - Auditorium Working Groups AAPA (Flight Ops & Safety) - Auditorium
31	*Analyst Meeting* (1st) Analyst Meeting (1st)
31	*Press Conference* Kinerja Press Conference on Performance
	APRIL
2	Graduation Day BIFA Batch 3 Graduation Day BIFA Batch 3
6 - 7	Peluncuran Buku Cita Tenun Indonesia di Bali Launching of "Cita Tenun Indonesia" Book in Bali
9	*Family Gathering* Family Gathering
11 - 21	*Safety Audit* DKUPPU dalam rangka pembaruan AOC Safety Audit by DKUPPU for the renewal of AOC
16	Penerbangan Perdana BPN - SUB & SUB - BPN First flight of BPN - SUB & SUB - BPN
16	Kedatangan Pesawat A330-200 ke 12 The arrival of the 12th A330-200
17	Kedatangan Pesawat B737-800NG The arrival of B737-800NG
23 - 24	Kegiatan PKBL di Merapi - Yogyakarta PKBL Activities in Merapi - Yogyakarta
26	Penerimaan Award "Indonesia Most Favorite Youth Brand" dari Majalah Marketeers dan Markplus Inc. Receiving "Indonesia Most Favorite Youth Brand" Award from Marketeers Magazine and Markplus Inc.
27	Penandatanganan Kerja Sama Garuda Indonesia & BII dalam "Cash Management" Garuda Indonesia and BII sign MOU on Cash Management
27	Pelantikan Siswa Awak Kabin Initial Batch 355 & 356 Graduation of Students of Cabin Crew Initial Batch 355 & 356
28	Penerimaan Award "Top Brand Platinum Award" dari Majalah Marketing dan Frontier Receiving "Top Brand Platinum Award" from Marketing Magazine and Frontier
29	RUPS Tahunan Annual GMS

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Tanggal Date	Kegiatan Activities
	MEI MAY
2	*Analyst Meeting* (2nd) - kinerja Q1/2011 Analyst Meeting (2nd) - Q1/2011 Performance
2	CSR: Penyerahan simbolik buku AVIAPEDIA kepada Mendikbud CSR: symbolic hand over of AVIAPEDIA books to the Minister of Education and Culture
3	Pelantikan 21 FSM Batch 8 Graduation of 21 FSM Batch 8
11	Pelantikan FA Batch 369, 370, 371, 374, 375 (Jepang dan Indonesia) Graduation of FA Batch 369, 370, 371, 374, 375 (Japan and Indonesia)
11	Penerimaan "Service Quality Award" oleh EVP Marketing and Sales, Arif Wibowo EVP Marketing and Sales, Arif Wibowo, Receives Service Quality Award
13	Konferensi Pers "Kinerja Triwulan I Garuda Indonesia" Press Conference "Q1 Performance of Garuda Indonesia"
13	Kunjungan BO Sydney Visit of Sydney BO
18	Pelantikan Batch FA 367, 372 & 373; serta FOO Graduation of Batch FA 367, 372 & 373; and FOO
20	Pembukaan "Garuda Indonesia Gallery Fair" di Senayan City Opening "Garuda Indonesia Gallery Fair" in Senayan City
23-24	QBR QBR
27	Pameran MP3EI (*Master Plan* Percepatan & Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia) di JCC Senayan Exhibition of MP3EI (*Master Plan* for Acceleration and Expansion of Indonesian Economic Development) in JCC Senayan
30	Garuda Indonesia merajut kepedulian beasiswa anak pesisir di Auditorium Gedung Manajemen GA Garuda Indonesa Cares through Scholarship for Coastal Children at the Auditorium of GA Management Building
31	Peresmian Makassar sebagai Hub Garuda Indonesia Innaugurates Makassar as Garuda Indonesia Hub
	JUNI JUNE
1	Peresmian penerbangan langsung Garuda rute Makassar-Singapura, Makassar-Balikpapan, dan Makassar-Ternate Innaugurates direct flight to Makassar-Singapura, Makassar-Balikpapan, dan Makassar-Ternate
8	*Press Conference* Garuda Indonesia Tennis Master 2011 dan Dukungan bagi PELTI pada SEA Games XXVI Press Conference on Garuda Indonesia Tennis Master 2011 and Support for PELTI in SEA Games XXVI
8	Corporate Image Award 2011, kategori "The Best in Building and Managing Corporate Image" dari Bloomberg Businessweek dan Frontier Corporate Image Award 2011, for the category of "The Best in Building and Managing Corporate Image" from Bloomberg Businessweek and Frontier
9	Word of Mouth Marketing Award 2011, kategori "Most #1 Recommended Brand" dari SWA dan Onbee Word of Mouth Marketing Award 2011, for the category of "Most #1 Recommended Brand" from SWA and Onbee
9	Indonesia Brand Champion 2011, kategori "the Best Airline" and "the most popular airline" dari Marketers dan Markplus Inc. Indonesia Brand Champion 2011, for the category of "the Best Airline" and "the most popular airline" from Marketers and Markplus Inc.
16	Kunjungan Gubernur Osaka, Toru Hashimoto ke kantor Manajemen Garuda Indonesia Visit from the Governor of Osaka, Toru Hashimoto to the Office of Garuda Indonesia Management

Tanggal Date	Kegiatan Activities
23	Peresmian Kantor Penjualan dan Pelayanan di MargoCity Depok Garuda Innaugurates Sales and Service Office at Margo City, Depok
23	PR Award di Hotel Nikko PR Award at Hotel Nikko
30	Indonesia Human Capital Study (IHCS 2011) kategori "The Best Human Capital Initiative Culture Development" dari Marketing Business Review & "The Best CEO Commitment for Human Capital Management" Indonesia Human Capital Study (IHCS 2011) for the category of "The Best Human Capital Initiative Culture Development" from Marketing Business Review & "The Best CEO Commitment for Human Capital Management"
	JULI JULY
2	Garuda Indonesia dan Telkom memberian perangkat IT kpd bbrp UKM di Sorong, Papua Garuda Indonesia and Telkom donated IT hardware to SMEs in Sorong, Papua
2	Garuda Indonesia - Pertamina Golf Championship Garuda Indonesia - Pertamina Golf Championship
6-8	Pekan Produk Kreatif Indonesia 2011 2011 Indonesian Creative Product Week
8	Kerja Sama *Corporate Sales* Garuda Indonesia dengan IWAPI Garuda Indonesia and IWAPI Sign MOU on Corporate Sales
14	"Peresmian dan Pembukaan Program Pelatihan dan Pengembangan Perajin Tenun Lombok, Nusa Tenggara Barat" "The inauguration and opening of the Training and Development Program for Weaving of Lombok, Nusa Tenggara Barat"
19	IBBA Award 2011, diselenggarakan oleh majalah SWA dan lembaga Survey MARS. GA menerima penghargaan "Indonesia Brand Platimum Award" untuk keberhasilannya selama 10 tahun berturut-turut menjadi Best Brand dari tahun 2002 IBBA Award 2011, organized by majalah SWA and MARS Survey Institution. GA received "Indonesia Brand Platimum Award" for its achievement named as the Best Brand for 10 years in a row since 2002
20	Kunjungan Presiden ICAO Roberto Kobeh Gonzales ke GITC Visit of the President of ICAO Roberto Kobeh Gonzales to GITC
23	Garuda International Photo Contest 2011 Garuda International Photo Contest 2011
23	Garuda Indonesia serahkan bantuan korban bencana Gunung Locon Garuda Indonesia handed over donation for the victim of Gunung Locon
27	Konferensi Pers Tanggapan Mogok Penerbang Press Conference in Response to Pilot Strike
29	Penandatangan kerja sama "Corporate Sales" antara Garuda dan BI Garuda Indonesia and BI Sign MOU on Corporate Sales
29	Penandatanganan Kerja Sama "Club Loan" antara Garuda Indonesia dan UBS, Citibank, BCA, ICBC, BII, Bank Permata, Bank of China Garuda Indonesia Sign MOU on Club Loan with UBS, Citibank, BCA, ICBC, BII, Bank Permata, Bank of China
29	*Analyst Meeting* Q2 2011 *Analyst Meeting* Q2 2011

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Tanggal Date	Kegiatan Activities
	AGUSTUS AUGUST
3	Konferensi Pers "Business Plan & New Livery Citilink" Press Conference "Business Plan & New Livery Citilink"
4	Garuda Indonesia meraih "Indonesia Original Brands 2011" dari SWAnetwork Garuda Indonesia wins "Indonesia Original Brands 2011" from SWAnetwork
11	Kunjungan Dubes New Zealand ke Garuda City Visit of New Zealand Ambassador to Garuda City
14	Garuda Indonesia, CTI dan Metro PIM Gelar Festival Tenun Garuda Indonesia , CTI and Metro PIM Hold Weaving Festival
15	Pelaksanaan Penandatangan MOU "Corporate Sales" Garuda Indonesia dan Senayan City Garuda Indonesia and Senayan City Sign MOU on Corporate Sales Service
16	Penandatangan Kerja Sama kemudahan pembayaran antara Citilink, PermataBank & JATIS Citilink, PermataBank, and Jatis Sign MOU for Customers Convenience
19	Penandatangan Kerja Sama "corporate sales" antara Garuda Indonesia dan GUSPEN (Gabungan Usaha Penunjang Minyak & Gas Bumi) Garuda Indonesia and GUSPEN MIGAS (Industrial Companies Supporting Oil and Gas Industry) Sign MOU on Corporate Sales Service
19	Buka Puasa bersama Manajemen dan Karyawan Fast Opening between Management and Employee
22	Penandatangan Kerja Sama Layanan Pembelian Tiket antara Garuda Indonesia dan PT POS Garuda Indonesia and PT POS Sign MOU on Ticketing Service
22	Penandatangan Kerja Sama "Coporate Sales" antara Garuda Indonesia dengan PERADI (Perhimpunan Advokat Indonesia) Garuda Indonesia and PERADI (Indonesian Advocates Association) Sign MOU on Corporate Sales Service
	SEPTEMBER
8	MOU antara Garuda Indonesia, Pemprov Sulsel dan Changi airport group MOU between Garuda Indonesia , Pemprov Sulsel and Changi airport group
12	Halal Bi Halal Garuda Indonesia Halal Bi Halal Garuda Indonesia
12	Pembukaan PORSENI Opening PORSENI
12	MOU Garuda Indonesia dengan Kementerian Lingkungan Hidup mengenai pengolahan dan pengelolaan sampah di kota Tangerang Garuda Indonesia and KLHSign MOU on Waste Management Collaboration in Tangerang
14	ARA 2010 ARA 2010
16	Penerimaan Boeing 737-800NG ke-48 di Seattle, diterima oleh JKTDZ dari VP Operation Delivery Center Boeing, John Pricco dan disaksikan oleh Dubes RI untuk AS, Dino Patti Djalal Receiving the 48th Boeing 737-800 NG in Seattle, received by JKTDZ from VP Operation Delivery Center Boeing, John Pricco and witnessed by the Indonesia Ambassador for US, Dino Patti Djalal
21	Peresmian *Ticketing Office* Garuda Indonesia di Pondok Indah Mall Garuda Indonesia Garuda Indonesia Inaugurates New Ticketing Office at Pondok Indah Mall
24	Tour de Toba Tour de Toba
	Garuda Indonesia Terima "Digital Marketing Award" oleh Majalah Marketig dan Frontier Consulting Group Garuda Receives "Digital Marketing Award" from Marketing magazine and Frontier Consulting Group
30	Kerja Sama Garuda Indonesia dengan Hyang Suri Garuda Indonesia and Sang Hyang Seri Sign MOU

Tanggal Date	Kegiatan Activities
	OKTOBER OCTOBER
5	Garuda Indonesia Terima penghargaan "ICSA 2011" Garuda Indonesia Receives "ICSA 2011" Award
11	Launching Garuda Indonesia Experience "Sound of Indonesia" dan "Garuda Aromatic Fragrance" Launching the Garuda Indonesia Experience "Sound of Indonesia" and "Garuda Aromatic Fragrance"
15	Peresmian Klinik GSM Bekasi Inaugurates Garuda Sentra Medika (GSM)
17	Penerimaan Boeing 737-800 NG ke 48 di Seatlle Receiving the 48th Boeing 737-800 NG in Seattle
20	Penyambutan Boeing ke-123 atau B737-800NG ke -48 Garuda Indonesia Welcomes the 123rd B737 series or the 48th B737-800NG
26	Penandatangan MOU Corporate Sales dengan 61 kedutaan besar Garuda Indonesia Signs MOU with 61 Embassies
31	Penandatangan Kerja Sama Peningkatan Pelayanan & Performace Frontliners Garuda Indonesia dengan Martha Tilaar Garuda Indonesia and Martha Tilaar Group Signs MOU on Service and Performance Improvement for Garuda Frontliners
	NOVEMBER
7	Pemasangan logo "Official Airline SEA Games XXVI 2011" di pesawat Garuda Indonesia Mounting of the "Official Airline XXVI SEA Games 2011" logo in Garuda Indonesia planes
9	Kunjungan Menteri BUMN, Dahlan Iskan ke kantor Manajemen Garuda Indonesia pada saat pelaksanaan QBR ke-3 Tahun 2011 The visit from the Minister of SOE, Dahlan Iskan to Garuda Indonesia Management Office during the 3rd QBR in 2011
11-13	Pelaksanaan Garuda Indonesia Travel Fair 2011 (GATF) Garuda Indonesia Travel Fair 2011 (GATF)
13	Penandatangan Kerja Sama antara Garuda Indonesia dan CFM International dan GE di Dubai Airshow, Dubai MOU signing between Garuda Indonesia and CFM International and GE in Dubai Airshow, Dubai
	Kunjungan peserta seminar Peran Perempuan KTT ASEAN ke Desa Sidemen, Karangasem Bali Visit of Participants of Seminar on Women's Role, ASEAN Summit, to Village Sidemen, Karangasem Bali
17	Penghargaan "Indonesia Leading LCC 2011/2012" bagi Citilink yang diterima oleh DF Indonesia Leading LCC 2011/2012 Award for Citilink received by DF
25	Garuda Indonesia dan Bank Muamalat Indonesia Kerja Sama Corporate Sales dan Transaksi Pembelian Tiket Garuda Indonesia and Bank Muamalat Indonesia Signs MOU on Corporate Sales and Ticket Purchase Transaction
29	Penyerahan Penghargaan bagi Tim Tenis SEA Games XXVI 2011 di JW Marriott Presenting Award for the Indonesian Table Tennis Team in SEA Games XXVI 2011 at JW Marriott

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Tanggal Date	Kegiatan Activities
	DESEMBER DECEMBER
	Penyerahan Penghargaan Most Admired CEO 2011 oleh Jusuf Kalla kepada DZ Most Admired CEO 2011 Award from Jusuf Kalla to DZ
9	Penandatangan Kerja Sama Corporate Sales antara Garuda Indonesia dengan JABABEKA Garuda Indonesia and JABABEKA Sign MOU on Corporate Sales
12	Penerimaan Anugerah Peduli Pendidikan yang diserahkan oleh Menteri Pendidikan & Kebudayaan RI, Moh. Nuh kepada JKTDI Receiving "Anugerah Peduli Pendidikan" from the Minister of Education & Cultural Affairs, Moh. Noah to JKTDI
16	Peresmian Simulator A330-200 dan B737-800 NG serta Penandatangan Kerja Sama Garuda Indonesia dan GE Inauguration of A330-200 and B737-800 NG Simulators and Signing of MOU between Garuda Indonesia and GE
18	"Joy Flight " Garuda Indonesia dan Ferrari "Joy Flight " by Garuda Indonesia and Ferrari
19	*Press Conference* Kinerja Garuda Indonesia di Senayan City *Press Conference* on Garuda Indonesia Performance in Senayan City

RSM AAJ Associates

RSM AAJ Associates
Plaza ABDA, 10th Floor
Jl. Jend. Sudirman Kav. 59 Jakarta 12190 - Indonesia
T +62 21 5140 1340, F +62 21 5140 1350
www.rsm.aajassociates.com

LAPORAN PENILAIAN TATA KELOLA PERUSAHAAN /ASSESSMENT REPORT ON CORPORATE GOVERNANCE

Dewan Komisaris dan Direksi PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

Kami telah melakukan penilaian terhadap praktik tata kelola PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. ("Garuda Indonesia") untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2011. Penilaian dilakukan dengan mengacu pada Company Corporate Governance Scorecard yang termuat dalam Surat Menteri Negara BUMN No.S-168/MBU/2008 tentang Kerangka Acuan Pelaksanaan Assessment dan Reassessment Penerapan Good Corporate Governance (GCG) di Badan Usaha Milik Negara dan Pedoman Umum Good Corporate Governance Indonesia 2006 yang dikeluarkan oleh Komite Nasional Kebijakan Governance.

Penilaian dilakukan melalui review dokumen dan wawancara di kantor Garuda Indonesia. Kami tidak melakukan validasi terhadap informasi yang diberikan oleh manajemen pada saat pelaksanaan penilaian. Manajemen Garuda Indonesia bertanggung jawab memastikan bahwa informasi yang diberikan kepada kami adalah benar, akurat, dan mutakhir. Kami yakin bahwa penilaian kami memberikan dasar yang memadai untuk menyatakan kesimpulan. Penilaian kami tidak memberikan penentuan legal atas kepatuhan Garuda Indonesia terhadap persyaratan tertentu.

Kesimpulan dari penilaian kami terangkum di bawah.

Board of Commissioners and Board of Directors PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

We have assessed corporate governance practices at PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. ("Garuda Indonesia") for the year ended 31 December 2011. The assessment was conducted with reference to Company Corporate Governance Scorecard enclosed in the Minister of SOE Letter No.S-168/MBU/2008 regarding Guidance Framework on Assessment and Reassessment of Good Corporate Governance (GCG) Implementation in State Own Enterprise and the Indonesian Code of Good Corporate Governance 2006 issued by the National Committee on Governance.

The assessment was conducted through document reviews and interviews at Garuda Indonesia's office. We did not validate information provided by management in the course of this assessment. It is the responsibility of Garuda Indonesia's management to ensure that information provided to us were in fact true, accurate, and update. We believe that our assessment provides a reasonable basis for our conclusion. Our conclusion does not provide legal determination of Garuda Indonesia's compliance with specified requirements.

Conclusion of our assessment is summarised below.

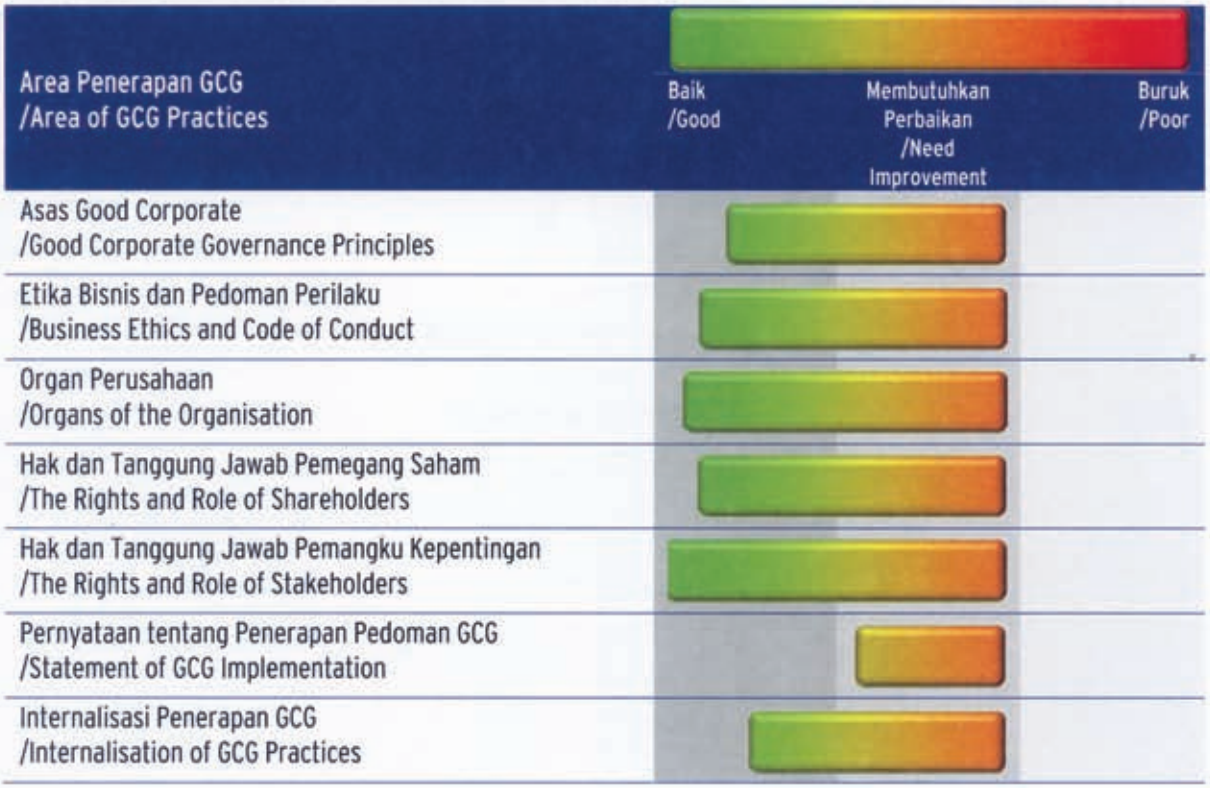
RSM AAJ Associates is an independent member firm of RSM International, an affiliation of independent accounting and consulting firms. RSM International is the name given to a network of independent accounting and consulting firms each of which practices in its own right. RSM International does not exist in any jurisdiction as a separate legal entity.

Branch Office :
Jl. Mayjen Sungkono
Komplek Darmo Park I Blok III B 17-19
Surabaya 60256 - Indonesia

ADOPSI PANDUAN PENERAPAN GCG BUMN/ ADOPTION OF GCG GUIDELINE FOR SOE

Indikator Pengujian /Assessment Indicators		Capaian /Achievement
I	Hak dan Tanggung Jawab Pemegang Saham/RUPS /Rights and Role of Shareholders/GMOS	7,96 %
II	Kebijakan Good Corporate Governance /Good Corporate Governance Policy	7,59 %
III	Penerapan Good Corporate Governance /Good Corporate Governance Principles	61,29 %
IV	Pengungkapan Informasi /Disclosure	5,92 %
V	Komitmen /Commitment	9,11 %
Skor Keseluruhan /Total Score		91,87 %
Peringkat Kualitas Penerapan GCG /Rating of GCG Implementation		SANGAT BAIK /VERY GOOD

ADOPSI PEDOMAN GCG INDONESIA/ ADOPTION OF INDONESIA GCG CODE



Secara umum kami berkesimpulan bahwa Garuda Indonesia telah melakukan berbagai aktivitas dalam upaya untuk menerapkan prinsip-prinsip GCG dengan terus memperbaiki dan mengembangkan

In general, we conclude that Garuda Indonesia has put in efforts to implement GCG principles by continuously improving and developing structures

struktur yang dapat mendukung pelaksanaan GCG.

Garuda Indonesia telah melakukan aktivitas dalam upaya untuk menerapkan asas GCG serta meningkatkan penerapan tersebut secara berkelanjutan dalam mengelola perusahaan.

Namun demikian, masih terdapat ruang untuk perbaikan dalam memastikan penerapan GCG secara konsisten.

Secara umum, peningkatan yang dapat dilakukan adalah terkait dengan mekanisme untuk memfasilitasi interaksi yang wajar dan memadai dengan pemegang saham, program pengenalan dan pengembangan profesional berkelanjutan, pengadministrasian dan pendokumentasian, pengungkapan informasi perusahaan, penyempurnaan dan pembaruan beberapa kebijakan perusahaan untuk menyesuaikan dengan kondisi usaha terkini, penilaian kinerja Dewan Komisaris dan Direksi, optimalisasi pelaksanaan tugas Komite-Komite dibawah Dewan Komisaris serta Unit Audit Internal, komitmen dan pemantauan atas penerapan etika bisnis dan etika kerja perusahaan, serta penerapan dari pemisahan tugas pengelolaan dan pengawasan.

that can support GCG implementation.

Garuda Indonesia has conducted activities in effort to implement GCG principles and enhance the implementation continuously in managing the company.

Nevertheless, there are still room for improvements to ensure that GCG can be implemented consistently.

In general, enhancement to be made relate to mechanism to facilitate a fair and sufficient interaction with shareholders, induction and continuing professional development program, administration and documentation, disclosure of company's information, enhancement and updating of several company's policies to align with current business condition, performance evaluation Board of Commissioners and Board of Directors, optimisation of execution of tasks of the Committees under Board of Commissioners as well as the Internal Audit Unit, commitment and monitoring of business and work ethics implementation, and application of segregation of managing duties to oversight duties.

27 April 2012

Angela Indirawati Simatupang
Partner
Risk & Internal Audit Advisory

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

15.30

Bandar Udara Ngurah Rai Denpasar, Memastikan Keselamatan Penerbangan

Ngurah Rai Airport, Denpasar, Ensuring Flight Safety

Penanganan secara seksama dan teliti demi keselamatan penumpang adalah rutinitas yang senantiasa dilakukan kru darat Garuda dengan penuh tanggung jawab. Menyadari dan menjalankan tanggung jawabnya sebaik mungkin adalah karakter yang harus dimiliki setiap insan Garuda.

Diligence handling for the sake of passengers' safety is a routine issue for the responsible ground crew of Garuda. Being responsible to the best of one's ability is a character trait of garuda Indonesia personnel.

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

Melalui "Garuda Indonesia Peduli", Perusahaan mewujudkan tanggung jawab sosialnya dengan melaksanakan berbagai program yang berkelanjutan.

With "Garuda Indonesia Cares", the Company realizes its social responsibility through various sustainable programs.

Program tumbuh kembang masyarakat dan lingkungan merupakan bagian dari komitmen Garuda Indonesia di bidang tanggung jawab sosial perusahaan yang dijalankan secara berkesinambungan.

Pengembangan program tanggung jawab sosial terus dijalankan Garuda Indonesia sebagai perusahaan penerbangan kebanggaan bangsa yang terus berkembang secara berkelanjutan, baik di lingkungan domestik maupun di kancah internasional. Sebagai bagian dari masyarakat, Garuda Indonesia tumbuh dan berkembang bersama masyarakat, olah karena itu kemajuan yang dialami Perusahaan sudah selayaknya dinikmati pula oleh masyarakat, antara lain melalui berbagai program kerja sama yang dapat meningkatkan keberadaan masyarakat dan lingkungannya.

Pelaksanaan program tanggung jawab sosial dilakukan Garuda Indonesia secara berkelanjutan demi menjaga kualitas masyarakat yang telah dicapai sebelumnya.

Sejak tahun 1992, Garuda Indonesia telah melaksanakan secara konsisten beberapa program tanggung jawab sosial perusahaan, yaitu:

1. **Program Kemitraan**
   Program ini dimaksudkan untuk meningkatkan kemampuan usaha kecil agar menjadi tangguh dan mandiri melalui pemanfaatan dana dari bagian laba Perusahaan. Dalam pelaksanaannya, Program Kemitraan dibagi menjadi 2 (dua) bagian, yaitu Pinjaman Kemitraan yang merupakan kegiatan untuk membiayai modal kerja dan atau pembelian aktiva tetap dalam rangka meningkatkan produksi dan penjualan, dan Pembinaan yang merupakan kegiatan pendidikan dan pelatihan bagi para mitra binaan sebagai upaya untuk meningkatkan produktivitas mitra binaan.

2. **Program Bina Lingkungan**
   Merupakan program pemberdayaan kondisi sosial masyarakat melalui pemanfaatan dana

Social and environment growth-development program is one of Garuda's commitments in conducting a sustainable corporate social responsibility.

As the pride of the nation that grows sustainably, Garuda Indonesia continuously develops social responsibility program both local and international milieu. As part of the community, Garuda Indonesia grows together with the community, and hence, every advancement the Company experienced should also be enjoyed by the community through various cooperation programs that empower the people and their environment.

The implementation of Garuda Indonesia social responsibility programs is carried out on an ongoing basis in order to maintain the quality that have been achieved before.

Since 1992, Garuda Indonesia has consistently implemented corporate social responsibility program, namely:

1. **Partnership Program**
   The program is intended to enhance the capability of small businesses in order to become strong and independent entrepreneurs, using the fund provided from part of the Company's income. The Partnership Program comprises 2 (two) parts, the Partnership Loan, providing loan for working capital or purchasing fixed asset in order to increase production and sales; and the Fostering Program, providing educational and training activities for fostered partners in the effort to increase the productivity of the fostered partners.

2. **Community Development Program**
   A community empowerment program financed by the Company from part of its income. The

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

dari bagian laba Perusahaan. Program Bina Lingkungan BUMN Pembina adalah program Bina Lingkungan yang ditetapkan dan dilaksanakan oleh BUMN Pembina di wilayah usaha BUMN yang bersangkutan, sedangkan program Bina Lingkungan BUMN Peduli adalah program Bina Lingkungan yang dilakukan secara bersama-sama antar BUMN dan pelaksanaannya ditetapkan dan dikoordinir oleh Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara.

"BUMN Pembina" is community development program conducted by the SOEs for its surrounding community in, while B"BUMN Peduli" is SOEs joint community development programs and the implementation of which is determined and is under coordination of the Minister of SOE.

Sepanjang tahun 2011, Garuda Indonesia telah mengoptimalkan sebagian dari labanya sebesar Rp 24,36 miliar untuk pengembangan program tanggung jawab sosial perusahaan.

Throughout 2011, Garuda Indonesia has used Rp 24.36 billion from its income to develop corporate social responsibility program.

Nama Kegiatan Activities	Jumlah Total 2011 Total Funds in 2011	Akumulasi s.d. Desember 2011 Accumulated per December 2011
Pinjaman Kemitraan Partnership Loan	13.602.000.000	28.526.905.000
Pembinaan Kemitraan (Promosi dan Pelatihan) Partnership Fostering (Promotion and Training)	1.902.471.533	9.532.495.701
Bina Lingkungan BUMN Pembina SOEs Foster Community Development	8.732.265.793	13.063.718.726
Bina Lingkungan BUMN Peduli SOEs Care Community Development	125.000.000	542.815.423
Total	**24.361.737.326**	**51.665.934.850**

Program Kemitraan
Selain dilakukan secara langsung, Garuda Indonesia juga menyalurkan dana Pinjaman Kemitraan di tahun 2011 melalui sinergi antar BUMN yaitu bekerjasama dengan PT Permodalan Nasional Madani (Persero) dan PT Sang Hyang Seri (Persero).

Di tahun 2011, jumlah dana Pinjaman Kemitraan yang telah disalurkan Garuda Indonesia sebesar Rp 852.000.000 kepada 14 mitra binaan yang tersebar di wilayah Nusa Tenggara Barat (1 mitra binaan), Jawa Barat (1 mitra binaan), DKI Jakarta (2 mitra binaan), Kalimantan Barat (7 mitra binaan), dan Bali (3 mitra binaan). Sehingga, sampai dengan akhir Desember 2011 Garuda Indonesia telah memiliki mitra binaan sebanyak 725 mitra binaan, dengan rincian sebaran wilayah sebagai berikut:

Partnership Program
In addition to directly channeled Partnership Loan, Garuda Indonesia also created synergy with other SOEs, namely PT Permodalan Nasional Madani (Persero) and PT Sang Hyang Seri (Persero).

In 2011, Garuda Indonesia distributed Partnership Loan amounted to Rp 852,000,000 to 14 fostered partners in West Nusa Tenggara (1 fostered partner), West Java (1 fostered partner), DKI Jakarta (2 fostered partners), West Kalimantan (7 fostered partners), and Bali (3 fostered partners). Hence, by the end of December 2011 Garuda Indonesia has already had 725 fostered partners, with details as follow:

Provinsi/Lokasi Provinces/Location	Mitra Binaan Foster Partner
NTB	209
Jawa Tengah	101
Sumatera Barat	88
Jawa Timur	69
Bali	69
DI Yogyakarta	46
Jawa Barat	42
Aceh	31
NTT	23
Banten	14
DKI Jakarta	13
Kalimantan Barat	7
Kalimantan Selatan	5
Timor-Timur	3
Sulawesi Utara	3
Sulawesi Selatan	2

Dalam periode yang sama, Garuda Indonesia juga menyalurkan dana Pinjaman Kemitraan sebesar Rp 12.750.000.000,- melalui sinergi antar BUMN dan Lembaga Penyalur Dana Kemitraan. Bekerja sama dengan beberapa Lembaga Penyalur Dana Kemitraan, Garuda Indonesia menyalurkan dana sebesar Rp 2.750.000.000,- untuk wilayah Jawa Barat, Jawa Tengah, Yogyakarta, dan Bali. Selain itu, Garuda Indonesia juga bersinergi dengan PT Sang Hyang Seri (Persero) dengan menyalurkan dana Pinjaman Kemitraan sebesar Rp 10.000.000.000,- untuk wilayah Jawa Timur, Nusa Tenggara Barat, Sulawesi Selatan, dan Gorontalo. Adapun total Mitra Binaan yang disalurkan melalui sinergi BUMN dan Lembaga Penyalur tahun 2011 ini sebanyak 3.128 Mitra Binaan.

During the same period, Garuda Indonesia also channeled Partnership Loan amounted to Rp 12,750,000,000 through synergy with SOES and other funding institutions. In collaboration with funding institutions, Garuda Indonesia channeled Rp 2,750,000,000 for West Java, Central Java, Yogyakarta, and Bali. In addition, Garuda Indonesia also collaborated with PT Sang Hyang Seri (Persero) in channeling Rp 10,000,000,000 for East Java, West Nusa Tenggara, South Sulawesi, and Gorontalo. And total number of Fostered Partners through synergy with SOEs and Funding Institutions in 2011 is 3,128.

Selain menyalurkan dana Pinjaman Kemitraan, Garuda Indonesia juga melakukan Pembinaan terhadap mitra binaan melalui kegiatan promosi dan pelatihan. Hal ini dilakukan untuk mengoptimalkan hasil karya mitra binaan. Sepanjang tahun 2011, Garuda Indonesia telah menyalurkan dana untuk pembinaan mitra binaan sebesar Rp 1.316.717.033,- melalui beberapa kegiatan promosi, termasuk

Besides funding, Garuda Indonesia also fostering its partners through promotional and training activities, aiming at optimizing their creation. Throughout 2011, Garuda Indonesia has channeled Rp 1,316,717,033 for a number of promotional

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

diantaranya:
- Pameran Gerakan Kewirausahaan,
- Dekranas 2011,
- Pameran Mitra PKBL BUMN 2011,
- Inacraft 2011,
- Pameran Pasar Malam Indonesia di Den Haag, Belanda,
- Pekan Produk Kreatif Indonesia 2011,
- Bazaar Ramadhan 2011,
- Batik Summit 2011,
- Pameran "Festival Tenun Indonesia",
- Pameran Aku Cinta Indonesia,
- Pameran Garuda Indonesia Travel Fair, dan
- Muslim World Biz 2011.

Garuda Indonesia juga melakukan berbagai pelatihan bagi mitra binaan demi meningkatkan kapasitas dan produktivitas. Di tahun 2011, Garuda Indonesia telah menyelenggarakan kegiatan pelatihan diantaranya:
- Pelatihan Budidaya Cabai, yang diberikan kepada para petani cabai di Kabupaten Pemalang dan Purbalingga,
- Pelatihan Pengembangan Kapasitas Usaha, yang diberikan kepada para perajin tahu dan tempe di Denpasar, Bali, dan kepada peternak ikan di Cirata, Kabupaten Cianjur, serta kepada para pengusaha kecil dan menengah yang bergerak di berbagai bidang usaha di Bantul, Sleman, dan Yogyakarta, dan
- Pelatihan Implementasi Standar Keuangan, di Denpasar, Bali.

Total nilai dana yang telah disalurkan Garuda Indonesia untuk kegiatan pelatihan bagi para mitra binaan ini adalah sebesar Rp 585.754.500,-.

Berdasarkan laporan kinerja efektivitas penyaluran dana, kolektibilitas pengembalian dana Pinjaman Kemitraan tercatat sebesar 69% atau mengalami peningkatan 56% dari periode yang sama tahun sebelumnya.

activities, such as:
- Entrepreneurship Exhibition,
- Dekranas 2011,
- Fostered Partners of SOEs Exhibition 2011,
- Inacraft 2011,
- Indonesia Fair and Exhibition in Den Haag, Belanda,
- Indonesia Creative Products Week 2011,
- Ramadhan Bazaar 2011,
- Batik Summit 2011,
- "Festival Tenun Indonesia" Exhibition,
- "Aku Cinta Indonesia" Exhibition,
- Garuda Indonesia Travel Fair Exhibition, and
- Muslim World Biz 2011.

Garuda Indonesia also held various training programs for Fostered Partners in order to increase their capacity and productivity. In 2011, among others, Garuda Indonesia held the following training programs:
- Chili Cultivation Training for chili farmers in Pemalang and Purbalingga regencies,
- Business Capacity Development Training for Tahu and Tempe producers in Denpasar, Bali, and for fish-farmer in Cirata, Regency of Cianjur, and for various small medium entrepreneurs in Bantul, Sleman, and Yogyakarta, and
- Implementation of Financial Standards Training, in Denpasar, Bali.

The total funds channeled by Garuda Indonesia for training activities for fostered partners are Rp 585,754,500.

Based on the effectiveness of the funds distribution performance report, Partnership Loan collectability recorded a figure of 69% or an increase of 56% from the same period the previous year.

PEDULI TENUN

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

	2011	2010
Nominal Piutang Pinjaman Nominal of Loan Receivables	18.525.991.042	8.261.601.197
Nilai Tertimbang Piutang Weighted Value of Receivables	12.767.401.474	1.081.639.065
Kolektibilitas Piutang[1] Collectability of Receiveables[1]	69%	13%
Skor[2] Score[2]	2	1

[1] Angka Kolektibilitas Piutang (Nilai Tertimbang Piutang/Nominal Piutang Pinjaman)
Collectability of Receiveables (Weighted Value of Receiveables/ Nominal of Loan Receiveables)

[2] Berdasarkan Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: KEP-100/MBU/2002 tanggal 4 Juni 2002 tentang Penilaian Tingkat Kesehatan Badan Usaha Milik Negara. (<10%, skor 0; 10% s/d 40%, skor 1; 40% s/d 70%, skor 2; >70%, skor 3)
Based on the Decree of the Minister of State Owned Enterprises No: KEP-100/MBU/2002 dated June 4, 2002 on on the Health Assessment of State-Owned Enterprises (<10%, skor 0; 10% s/d 40%, skor 1; 40% s/d 70%, skor 2; >70%, skor 3)

Klasifikasi Kolektibilitas Piutang* Receivable Collectability Classification	2011	2010
Lancar Current	12.486.811.474	955.007.144
Kurang Lancar Substandard	374.120.000	-
Diragukan Doubtly	-	506.527.780
Macet Non-Performing	5.665.059.568	6.800.066.297

* Berdasarkan Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: Per-05/MBU/2007, dengan acuan sebagai berikut:
Based on the Decree of the Minister of State Owned Enterprises No: PER-100/MBU/2007, with reference as follows:

1. Lancar; penerimaan angsuran pinjaman dari mitra binaan belum melampaui 30 (tiga puluh) hari dari tanggal jatuh tempo pembayaran angsuran. Current; partner's loan installment is not outstanding in excess of 30 (thirty) days from due date.
2. Kurang Lancar; penerimaan angsuran pinjaman dari mitra binaan telah melampaui 30 (tiga puluh) hari dan belum melampaui 180 (seratus delapan puluh) hari dari tanggal jatuh tempo pembayaran angsuran. Substandard; partner's loan installment is outstanding in excess of 30 (thirty) days but less than 180 (one hundred and eighty) days from due date.
3. Diragukan; penerimaan angsuran pinjaman dari mitra binaan telah melampaui 180 (seratus delapan puluh) hari dan belum melampaui 270 (dua ratus tujuh puluh) hari dari tanggal jatuh tempo pembayaran angsuran. Doubtly; partner's loan installment is outstanding in excess of 80 (one hundred and eighty) days but less than 270 (two hundred and seventy) days from due date.
4. Macet; penerimaan angsuran pinjaman dari mitra binaan telah melampaui 270 (dua ratus tujuh puluh) hari dari tanggal jatuh tempo pembayaran angsuran. Non Performing; partner's loan installment is outstanding in excess of 270 (two hundred and seventy) days from due date

Program Bina Lingkungan

Sesuai dengan Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor Per-05/MBU/2007 tentang Program Kemitraan Badan Usaha Milik Negara dengan Usaha Kecil dan Program Bina Lingkungan Pasal 11 Ayat 2 Poin e, disebutkan bahwa ruang lingkup bantuan Program Bina Lingkungan BUMN Pembina, meliputi:

1. Bantuan korban bencana alam; yaitu bantuan tanggap darurat terhadap bencana melalui pemberian bantuan kebutuhan dasar bagi para korban bencana.
2. Bantuan pendidikan dan/atau pelatihan; yaitu bantuan yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas pendidikan.
3. Bantuan peningkatan kesehatan; bantuan ini diberikan dalam rangka meningkatkan kualitas kesehatan masyarakat.
4. Bantuan pengembangan prasarana dan/atau sarana umum; bantuan ini berupa memperbaiki kondisi fisik sarana dan prasarana umum sebagai bagian dari upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat.
5. Bantuan sarana ibadah; merupakan bentuk bantuan yang diberikan untuk perbaikan sarana ibadah masyarakat dan membantu pelaksanaan kegiatan keagamaan.
6. Bantuan pelestarian alam; merupakan bentuk bantuan yang direalisasikan sebagai upaya pelestarian lingkungan dan alam sekitar.

Di tahun 2011, Garuda Indonesia telah menyalurkan dana program Bina Lingkungan sebesar Rp 8.732.265.793 yang antara lain disalurkan dalam beberapa kegiatan sebagai berikut:

1. **Kategori bantuan korban bencana alam.**
   Garuda Indonesia di tahun 2011 telah memberikan bantuan bagi para korban bencana erupsi gunung meletus di Gunung Lokon, Sulawesi Utara.

Community Development Program

In accordance with the Minister of State Owned Enterprises Regulation of No. Per-05/MBU/2007 on the State Owned Enterprises Partnership Program with Small Businesses and Community Development Program of Article 11 Paragraph 2 Points e, it was stated that the scope of Community Development Program of “BUMN Pembina” includes:

1. Natural Disaster Relief; emergency response for the victims of natural disasters through the provision of basic needs.
2. Educational assistance and/or training to improve the quality education.
3. Health Improvement Program; donation program aiming at improving public health.
4. Infrastructure and/or public facilities development program; donation program for restoring physical condition of Infrastructure and/or public facilities as part of the efforts in improving public wellness.
5. Worship Infrastructure Program; donation program for restoring worship buildings in order to help community conducting their religious activities.
6. Environment Conservation Program; donation program for the efforts in preserving the environment.

In 2011, Garuda Indonesia has channeled Rp 8,732,265,793 for the Community Development program, which among others were distributed in several activities as follows:

1. **Category of donation for the victims of natural disasters.**
   In 2011, Garuda Indonesia has provided donation for the victims of the eruption of Mount Lokon, North Sulawesi.

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

2. Kategori bantuan pendidikan dan/atau pelatihan.
Sepanjang tahun 2011, sebesar 42% dari total dana program Bina Lingkungan yang disalurkan digunakan untuk memberi bantuan pendidikan dan/atau pelatihan. Beberapa kegiatan bantuan pendidikan dan/atau pelatihan yang diberikan termasuk diantaranya:

a. Pemberian beasiswa kepada para pelajar dari keluarga kurang mampu yang tinggal di wilayah pesisir dekat Kantor Pusat Garuda Indonesia;
b. Bantuan pelatihan peningkatan kualitas metode pengajaran bagi para guru di wilayah Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur;
c. Penerbitan buku "AVIAPEDIA – Ensiklopedi Umum Penerbangan", sebagai salah satu sumber informasi bagi masyarakat mengenai dunia penerbangan;
d. Pemberian beasiswa bagi para lulusan SMA dan sederajat yang kurang mampu untuk mengikuti kegiatan program pendidikan dan latihan profesi *airport service* dan *ticketing*; dan
e. Kegiatan pelatihan dan pengembangan kepada perajin tenun di wilayah Kabupaten Sambas, Kalimantan Barat.

Sebagai apresiasi atas program kepedulian Garuda Indonesia terhadap dunia pendidikan masyarakat sekitar, di tahun 2011 Garuda Indonesia memperoleh Anugerah Peduli Pendidikan dari Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.

3. Kategori bantuan peningkatan kesehatan.
Beberapa kegiatan yang dilakukan Garuda Indonesia di sepanjang tahun 2011 sebagai bagian dari partisipasi aktif dalam upaya meningkatkan kesehatan masyarakat diantaranya adalah:

a. Kegiatan khitanan massal bagi masyarakat kurang mampu;
b. Pemberian bantuan fasilitas posyandu di sekitar wilayah Kantor Pusat Garuda Indonesia; dan

2. Category of educational and/or training assistance.
Throughout 2011, amounting to 42% of the total Community Development program funds distributed are used to provide educational assistance and/or training. Among others are:

a. Granting scholarships to students from unfortunate families living in coastal areas near Garuda Indonesia Head Office;
b. Providing trainings to help increase the quality of teaching methods for teachers in Bali, West Nusa Tenggara and East Nusa Tenggara;
c. Publication of "AVIAPEDIA - General Encyclopedia Flight", as a source of information about aviation;
d. Granting scholarships to high school graduates and equal, from the needy families, to participate in the program of professional education and training for airport and ticketing service; and
e. Organizing training and development activities for weaving artisans in Sambas, West Kalimantan.

As a token of appreciation on the Garuda Indonesia Cares for public education, in 2011 Garuda Indonesia received "Anugerah Peduli Pendidikan" Award from the Ministry of Education and Culture of the Republic of Indonesia

3. Category of health improvement program.
As part of its active participation in the efforts to improve public health, in 2011 Garuda Indonesia conducted the following activities:

a. Mass circumcision activities for unfortunate families;
b. Providing assistance for posyandu facilities in the area around Garuda Indonesia Head Office; and

c. Pemberian bantuan kaki palsu kepada para penyandang tuna daksa.

4. **Kategori bantuan pengembangan prasarana dan/atau sarana umum serta sarana ibadah.**
Garuda Indonesia memberikan bantuan kepada masyarakat berupa perbaikan fisik prasarana dan/atau sarana umum serta sarana ibadah, serta bantuan dalam pelaksanaan kegiatan keagamaan.

5. **Kategori pelestarian alam.**
Perhatian Garuda Indonesia dalam upaya pelestarian alam dan lingkungan sekitar terwujud dalam beberapa kegiatan sepanjang tahun 2011, yaitu:
   a. Program daur ulang kertas yang berasal dari kertas bekas tiket dan dokumen yang tidak digunakan kembali;
   b. Penanaman 5.000 pohon Trembesi di Kecamatan Calang, Kabupaten Aceh Jaya;
   c. Penanaman 15.000 pohon Kakao bersama masyarakat Ende di Nusa Tenggara Timur; dan
   d. Penanaman 5.000 pohon Mangrove di Pantai Indah Kapuk, Jakarta Utara.

Disamping kegiatan program Bina Lingkungan, Garuda Indonesia juga melaksanakan program *Corporate Social Responsibility* (CSR) lainnya guna mengakomodasi kegiatan-kegiatan yang tidak termasuk dalam ruang lingkup program Bina Lingkungan. Beberapa kegiatan CSR yang dilakukan di sepanjang tahun 2011 antara lain adalah bantuan dalam kegiatan "*Save the Borobudur World Heritage Site*" bekerja sama dengan UNESCO berupa kegiatan pembersihan Candi Borobudur dari debu vulkanik pasca erupsi Gunung Merapi.

Di tahun 2011, Garuda Indonesia juga melanjutkan program bantuan bersama Persatuan Tenis Seluruh Indonesia (PELTI) dalam membina atlet muda dan berbakat di bidang olahraga tenis.

c. Provision of artificial limbs to help disabled persons.

4. **Category of Infrastructure and/or public facilities development program and places of worship.**
Garuda Indonesia provides donation to communities in the form of physical infrastructure and / or public facilities improvements and places of worship, as well as donation for the implementation of religious activities.

5. **Category of Environmental Conservation**
Garuda Indonesia awareness in conservation of nature and the environment is realized iin several activities throughout the year 2011, namely:
   a. Paper recycling program, recycling used and disposed tickets and documents;
   b. Planting of 5,000 Trembesi trees in Calang, Aceh Jaya;
   c. Planting of 15,000 Cocoa trees with the people of Ende in East Nusa Tenggara, and
   d. Planting of 5,000 Mangrove trees in Pantai Indah Kapuk, North Jakarta.

In addition to the Community Development activities, Garuda Indonesia also implements other Corporate Social Responsibility (CSR) program to accommodate other activities that excluded from the scope of the Community Development program. Among the CSR activities in the year 2011 is the activity of "Save the Borobudur World Heritage Site" in cooperation with UNESCO, in the form of cleaning up Borobudur Temple from volcanic ash following the eruption of Mount Merapi.

In 2011, Garuda Indonesia also continues the donation program with Indonesian Tennis Association (PELTI) in nurturing the young and talented tennis athletes.

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

Program *Earth Hour*

Dalam mendukung upaya hemat energi yang berdampak sangat positif terhadap lingkungan, Garuda Indonesia antara lain melakukannya dengan bertindak sebagai *corporate partner* dalam Program *Earth Hour* Indonesia bekerja sama dengan WWF Indonesia. Inisiatif ini telah dilakukan Perusahaan sejak tahun 2009. Langkah yang dilakukan adalah mematikan lampu di gedung atau billboard tanpa mengabaikan unsur keamanan dan keselamatan. Manajemen juga mengajak seluruh karyawan Garuda Group dan keluarga untuk dapat berperan aktif dalam program ini dengan mematikan lampu dan peralatan elektronik yang tidak digunakan serta menganjurkan untuk menggunakan lampu hemat energi.

Di tahun 2011, program *earth hour* dilaksanakan pada 26 Maret. Dalam kegiatan ini, Perusahaan mampu mencatatkan pencapaian penghematan daya listrik di lingkungan Perusahaan dan kediaman karyawan sebesar 2.158.527 watt. Sebanyak 179 karyawan Garuda Group dan 8 kantor cabang serta SBU melaporkan pelaksanaan program *earth hour* di kediaman mereka masing-masing. Berkat pelaksanaan program earth hour di tahun ke-3 ini, Garuda Indonesia Group mampu mencegah lepasnya gas rumah kaca ke atmosfir sebesar 1,91 Ton CO_2.

Earth Hour Program

To support the energy saving program, which has positive impact on the environment, Garuda Indonesia, among others, acts as a corporate partner in Earth Hour Indonesia Program in collaboration with WWF Indonesia. The Company has been conducted this initiative since 2009. In doing it, Garuda Indonesia turns off the lights in buildings or billboards without neglecting security and safety elements. The Management also asked all of the employees of Garuda Group and family to actively participate in this program by turning off lights and electronic equipment and advocated for the use of energy saving lamps.

In 2011, the earth hour program is conducted on 26 March. During this activity, the Company is able to save 2,158,527 watts of electrical energy from the Company's buildings and the employees' houses. A total of 179 employees of Garuda Group and eight branch offices, as well as the SBU, reported their participation in earth hour program in their homes. Due to the implementation of earth hour program in this third year, Garuda Indonesia Group has prevented the release of 1.91 tons of CO2 equivalent greenhouse gases into the atmosphere.

Perkembangan Pencapaian Program Earth Hour Tahun 2009-2011
Achievement of Earth Hour Program in 2009-2011

Keterangan Note	2009	2010	2011
Penghematan daya listrik di lingkungan perusahaan dan kediaman karyawan Power saving at the Company's premises and the employee's residence	572.000 watt	430.000 watt	2.158.527 watt
Jumlah partisipan pelapor Number of reporting participant	160 karyawan employee 21 kantor cabang dan SBU branches and SBU	130 karyawan employee 25 kantor cabang dan SBU branches and SBU	179 karyawan employee 8 kantor cabang dan SBU branches and SBU
Tingkat partisipasi Level of participant	54,5% (karyawan employee) 45,5% (kantor cabang dan SBU branches and SBU)	38,4% (karyawan employee) 61,6% (kantor cabang dan SBU branches and SBU)	9,1% (karyawan employee) 90,9% (kantor cabang dan SBU branches and SBU)
Jumlah gas rumah kaca yang tercegah lepas ke atmosfir Number of green house gasses prevented from being released to atmosphere	0,51 ton CO_2	0,38 ton CO_2	1,92 ton CO_2

Rencana Tahun 2012

Di tahun 2012, berkaitan dengan pengembangan program tanggung jawab perusahaan yang berkesinambungan, Garuda Indonesia akan melanjutkan kegiatan daur ulang kertas sisa tiket dan dokumen yang sudah tidak digunakan, sebagaimana yang telah dilaksanakan di tahun 2011 dan memberi banyak manfaat. Hal ini merupakan perwujudan dari komitmen Garuda Indonesia terhadap pelestarian alam dan lingkungan sekitar. Selain itu, Garuda Indonesia juga berencana melanjutkan kegiatan dan program pengembangan produktivitas para perajin tenun di Indonesia, sehingga kapasitas dan daya saing para perajin tenun dapat terus meningkat.

Plan For 2012

In 2012, regarding the development of sustainable corporate responsibility program, Garuda Indonesia will resume the paper recycling activities from disposed tickets and documents, as it has been implemented in the year 2011 and has provided many benefits. This is a manifestation of Garuda Indonesia's commitment to nature conservation and the environment. In addition, Garuda Indonesia also plans to continue the activities and productivity development program for the weaving artisan in Indonesia, in order to further increase the capacity and competitiveness of the artisan.

Tanggung Jawab Pelaporan Tahunan
Responsibility for Annual Reporting

Laporan Tahunan ini, berikut laporan keuangan dan informasi terkait lainnya, merupakan tanggung jawab Manajemen Garuda Indonesia, dan telah disetujui oleh Dewan Komisaris dengan membubuhkan tanda tangannya di bawah ini.

This Annual Report, along with the accompanying financial statements and other related information, is the responsibility of the Management Garuda Indonesia, and has been approved by the members of the Board of Commissioners whose signatures appear below.

Dewan Komisaris
Board of Commissioners

Hadiyanto
Komisaris Utama
President Commissioner

Sahala Lumban Gaol
Komisaris
Commissioner

Abdulgani
Komisaris Independen
Independent Commissioner

Wendy Aritenang
Komisaris
Commissioner

Adi Rahman Adiwoso
Komisaris Independen
Independent Commissioner

Tanggung Jawab Pelaporan Tahunan

Responsibility for Annual Reporting

Laporan Tahunan ini, berikut laporan keuangan dan informasi terkait lainnya, merupakan tanggung jawab Manajemen Garuda Indonesia, dan telah disetujui oleh Direksi dengan membubuhkan tanda tangannya di bawah ini.

This Annual Report, along with the accompanying financial statements and other related information, is the responsibility of the Management Garuda Indonesia, and has been approved by the members of the Board of Directors whose signatures appear below.

Direksi
Board of Directors

Emirsyah Satar
Direktur Utama
President & CEO

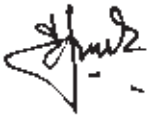
120315

Ari Sapari
Direktur Operasi
EVP Operations

120126

Achirina
Direktur Strategi Pengembangan Bisnis dan Manajemen Risiko
EVP Strategy, Business Development & Risk Management

120109



Elisa Lumbantoruan
Direktur Keuangan
EVP Finance

120536

Agus Priyanto
Direktur Niaga
EVP Commercial

120084

Hadinoto Soedigno
Direktur Teknik dan Pengelolaan Armada
EVP Maintenance & Fleet Management

120195

Laporan Keuangan Konsolidasi
Consolidated Financial Report

23.00

35.000 Kaki di Atas Samudera Hindia
35,000 Feet Above the Indian Ocean

Ketika semua orang bersiap ke peraduan, jauh tinggi di langit malam para crew Garuda tengah bersiap menyajikan hidangan malam bagi penumpang sebagai bagian dari Garuda Indonesia Experience, suatu konsep layanan yang memanjakan panca indera dengan keindahan dan cita rasa nusantara.

High in the night sky, at a time when most people were preparing for sleep, Garuda's crew is busy preparing dinner for the passengers as part of the Garuda Indonesia Experience, a service concept that delights the senses with the unique Indonesian beauty and taste.

CAUTION
HIGH VOLTAGE
INSIDE

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
dan Entitas Anak/and Its Subsidiaries

Laporan Keuangan Konsolidasian dan Informasi Tambahan
Untuk Tahun-tahun yang Berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
dan Laporan Auditor Independen

Consolidated Financial Statements and Supplementary Information
For the Years Ended December 31, 2011 and 2010
and Independent Auditors' Report

Garuda Indonesia

SURAT PERNYATAAN DIREKSI
TENTANG TANGGUNG JAWAB
ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
PER 31 DESEMBER 2011, 31 DESEMBER 2010
DAN 1 JANUARI 2010 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG
BERAKHIR PADA 31 DESEMBER 2011 DAN 2010

DIRECTOR'S STATEMENT LETTER
RELATING TO THE RESPONSIBILITY ON THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS
AS OF DECEMBER 31, 2011,
DECEMBER 31, 2010 AND JANUARY 1, 2010 FOR
YEARS ENDED
DECEMBER 31, 2011 AND 2010

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk DAN ENTITAS ANAK/
PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk AND ITS SUBSIDIARIES

Kami yang bertanda tangan di bawah ini/ *We the undersigned:*

1.	Nama/ *Name*	:	Emirsyah Satar
	Alamat kantor/ *Office address*	:	Garuda Indonesia Building Jalan Kebon Sirih No. 44 Jakarta 10110 Indonesia
	Alamat domisili sesuai KTP atau kartu indentitas lain/ *Domicile as stated in ID card*	:	Jl. Mutiara Blok A29 RT009/RW09 Kelurahan Grogol Utara - Kecamatan Kebayoran Lama Jakarta Selatan
	Nomor telepon/ *Phone number*	:	+62-21-55915671
	Jabatan/ *Position*	:	Direktur Utama/*President & CEO*
2.	Nama/ *Name*	:	Elisa Lumbantoruan
	Alamat kantor/ *Office address*	:	Garuda Indonesia Building Jalan Kebon Sirih No. 44 Jakarta 10110 Indonesia
	Alamat domisili sesuai KTP atau kartu indentitas lain/ *Domicile as stated in ID card*	:	Bogor Baru Blok B III No.7-8 RT002/ RW008 Kelurahan Tegalgundil – Kecamatan Bogor Utara Bogor 16152
	Nomor telepon/ *Phone number*	:	+62-21-25601317
	Jabatan/ *Position*	:	Direktur Keuangan/ *EVP Finance*

menyatakan bahwa/ *state that:*

1. Bertanggung jawab atas penyusunan dan penyajian laporan keuangan konsolidasian;
2. Laporan keuangan konsolidasian telah disusun dan disajikan sesuai dengan Standar Akuntasi Keuangan (SAK) di Indonesia;
3. a. Semua informasi dalam laporan keuangan konsolidasian dan informasi tambahan telah dimuat secara lengkap dan benar;
   b. Laporan keuangan konsolidasian dan informasi tambahan tidak mengandung informasi atau fakta material yang tidak benar; dan tidak menghilangkan informasi atau fakta material;
4. Bertanggung jawab atas sistem pengendalian interen dalam Perusahaan.

1. *Responsible for the preparation and presentation of the consolidated financial statements;*
2. *The consolidated financial statements have been prepared and presented in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards (SAK);*
3. a. *All information contained in the consolidated financial statements and supplementary information is complete and correct;*
   b. *The consolidated financial statements and supplementary information do not contain misleading material information or facts, and do not omit material information and facts;*
4. *Responsible for the Company's internal control system.*

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

This statement letter is made truthfully.

Atas nama dan mewakili Direksi/*For and on behalf of the Board of Directors*

Jakarta, 19 Maret/ *March 19, 2012*

METERAI TEMPEL 239D8AAF788966535 6000 DJP

Garuda Indonesia EVP FINANCE

Emirsyah Satar
Direktur Utama/
President & CEO

120246

Elisa Lumbantoruan
Direktur Keuangan/
EVP Finance

120402

Deloitte.

Osman Bing Satrio & Rekan
Registered Public Accountants
License No. KMK No. 758/KM.1/2007
The Plaza Office Tower 32nd Floor
Jl. M.H. Thamrin Kav 28 - 30
Jakarta 10350, Indonesia

Tel: +62 21 29923100
Fax: +62 21 29928200, 29928300
E-mail: iddttl@deloitte.com
www.deloitte.com

Laporan Auditor Independen

No. GA112 0119 GIA FAN

Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi

PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk

Kami telah mengaudit laporan posisi keuangan konsolidasian PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan entitas anak tanggal 31 Desember 2011 dan 2010 serta 1 Januari 2010/ 31 Desember 2009, serta laporan laba rugi komprehensif konsolidasian, laporan perubahan ekuitas konsolidasian dan laporan arus kas konsolidasian untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010. Laporan keuangan Perusahaan dan entitas anak adalah tanggung jawab manajemen Perusahaan. Tanggung jawab kami terletak pada pernyataan pendapat atas laporan keuangan berdasarkan audit kami.

Kami melaksanakan audit berdasarkan standar auditing yang ditetapkan Institut Akuntan Publik Indonesia. Standar tersebut mengharuskan kami merencanakan dan melaksanakan audit agar kami memperoleh keyakinan memadai bahwa laporan keuangan bebas dari salah saji material. Suatu audit meliputi pemeriksaan, atas dasar pengujian, bukti-bukti yang mendukung jumlah-jumlah dan pengungkapan dalam laporan keuangan. Audit juga meliputi penilaian atas prinsip akuntansi yang digunakan dan estimasi signifikan yang dibuat oleh manajemen, serta penilaian terhadap penyajian laporan keuangan secara keseluruhan. Kami yakin bahwa audit kami memberikan dasar memadai untuk menyatakan pendapat.

Menurut pendapat kami, laporan keuangan konsolidasian yang kami sebut di atas menyajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, posisi keuangan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan entitas anak tanggal 31 Desember 2011 dan 2010 serta 1 Januari 2010/31 Desember 2009, dan hasil usaha, serta arus kas untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010 sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan Indonesia.

Seperti yang dijelaskan di Catatan 2 atas laporan keuangan konsolidasian, pada tahun 2011, Perusahaan dan entitas anak menerapkan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No 1 (revisi 2009), Penyajian Laporan Keuangan dan PSAK 4 (revisi 2009), Laporan Keuangan Konsolidasian dan Laporan Keuangan Tersendiri, dan menyajikan kembali laporan keuangan komparatif dan informasi tambahan tahun sebelumnya atas perubahan tersebut.

Independent Auditors' Report

No. GA112 0119 GIA FAN

The Stockholders, Boards of Commissioners and Directors
PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk

We have audited the accompanying consolidated statements of financial position of PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk and its subsidiaries as of December 31, 2011 and 2010 and January 1, 2010/December 31, 2009, and the related consolidated statements of comprehensive income, consolidated statements of changes in equity, and consolidated statements of cash flows for the years ended December 31, 2011 and 2010. These financial statements are the responsibility of the Company's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audits.

We conducted our audits in accordance with auditing standard established by the Indonesian Institute of Certified Public Accountants. Those standards require that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation. We believe that our audits provide a reasonable basis for our opinion.

In our opinion, the consolidated financial statements referred to above present fairly, in all material respects, the financial position of PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk and its subsidiaries as of December 31, 2011 and 2010 and January 1, 2010/December 31, 2009, and the results of their operations and their cash flows for the years ended December 31, 2011 and 2010 in conformity with Indonesian Financial Accounting Standards.

As discussed in Note 2 to the consolidated financial statements, in 2011, the Company and its subsidiaries adopted the Statement of Financial Accounting Standard (PSAK) No. 1 (revised 2009), Presentation of Financial Statements and PSAK 4 (revised 2009), Consolidated and Separate Financial Statements, and restated the accompanying prior year comparative financial statements and supplementary information for the change.

Osman Bing Satrio & Rekan

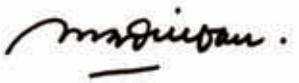
Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee, and its network of member firms, each of which is a legally separate and independent entity. Please see www.deloitte.com/about for a detailed description of the legal structure of Deloitte Touche Tohmatsu Limited and its member firms.

Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

Audit kami laksanakan dengan tujuan untuk menyatakan pendapat atas laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan. Informasi tambahan terlampir disajikan untuk tujuan analisis tambahan terhadap laporan keuangan konsolidasian dan bukan ditujukan untuk menyajikan posisi keuangan, hasil usaha, dan arus kas induk perusahaan sebagai unit usaha yang terpisah, dan bukan merupakan bagian yang diharuskan dari laporan keuangan konsolidasian. Informasi tambahan tersebut adalah tanggung jawab manajemen Perusahaan. Informasi tersebut telah menjadi obyek prosedur audit yang kami terapkan dalam audit atas laporan keuangan konsolidasian, dan menurut pendapat kami, disajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, berkaitan dengan laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan.

Our audits were conducted for the purpose of forming an opinion on the basic consolidated financial statements taken as a whole. The accompanying supplementary information is presented for the purpose of additional analysis of the basic consolidated financial statements rather than to present the financial position, results of operations, and cash flows of the parent as a separate entity, and is not a required part of the basic consolidated financial statements. Such supplementary information is the responsibility of the Company's management. Such information has been subjected to the auditing procedures applied in our audits of the basic consolidated financial statements and, in our opinion, is fairly stated, in all material respects, when considered in relation to the basic consolidated financial statements taken as a whole.

OSMAN BING SATRIO & REKAN



Muhammad Irfan
Izin Akuntan Publik/ *Public Accountant License* No. AP.0565

19 Maret/ March 19, 2012

The accompanying consolidated financial statements are not intended to present the financial position, results of operations, and cash flows in accordance with accounting principles and practices generally accepted in countries and jurisdictions other than those in Indonesia. The standards, procedures and practices to audit such financial statements are those generally accepted and applied in Indonesia.

	Catatan/ *Notes*	31 Desember/ *December 31,* 2011	2010 *)	1 Januari/ *January 1, 2010/* 31 Desember/ *December 31, 2009 *)*	
		Rp	Rp	Rp	
ASET					**ASSETS**
ASET LANCAR					CURRENT ASSETS
Kas dan setara kas	5,44	3.783.646.333.373	1.177.383.233.771	1.722.491.504.933	Cash and cash equivalents
Investasi jangka pendek		-	-	11.000.000.000	Short-term investment
Piutang usaha					Trade accounts receivables
Pihak-pihak berelasi	6,44	373.241.478.888	283.793.123.461	235.791.155.677	Related parties
Pihak ketiga - setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu sebesar Rp 315.214.785.072 per 31 Desember 2011, Rp 315.159.999.417 per 31 Desember 2010 dan Rp 300.987.097.923 per 1 Januari 2010/ 31 Desember 2009		1.217.465.089.628	969.728.873.865	830.819.076.053	Third parties - net of allowance for doubtful accounts of Rp 315,214,785,072 at December 31, 2011, Rp 315,159,999,417 at December 31, 2010 and Rp 300,987,097,923 at January 1, 2010/ December 31, 2009
Piutang lain-lain	7	31.113.927.621	56.219.980.315	15.797.503.450	Other receivables
Persediaan - bersih	8	720.554.811.432	607.193.889.315	618.117.614.050	Inventories - net
Uang muka dan biaya dibayar dimuka	9	633.621.677.138	638.609.347.307	643.073.930.815	Advances and prepaid expenses
Pajak dibayar dimuka	10	24.448.370.218	68.447.560.484	135.438.158.835	Prepaid taxes
Jumlah Aset Lancar		6.784.091.688.298	3.801.376.008.518	4.212.528.943.813	Total Current Assets
ASET TIDAK LANCAR					NON CURRENT ASSETS
Dana perawatan pesawat dan uang jaminan	11,47	3.010.466.915.189	2.039.687.218.349	1.641.837.903.955	Maintenance reserve fund and security deposits
Uang muka pembelian pesawat	12	2.062.555.516.943	1.068.426.233.113	1.791.135.962.976	Advances for purchase of aircraft
Investasi pada perusahaan asosiasi	13	143.812.890.590	136.259.040.600	126.945.132.072	Investments in asociates
Aset keuangan lain	13	65.003.627.813	86.481.600.063	86.908.801.672	Other financial assets
Aset pajak tangguhan	10	219.525.907.743	223.294.465.167	53.906.113.305	Deferred tax assets
Aset tetap - setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp 7.112.823.658.893 per 31 Desember 2011, Rp 7.524.238.189.271 per 31 Desember 2010 dan Rp 7.867.183.863.649 per 1 Januari 2010/ 31 Desember 2009	14,51	5.045.541.650.331	5.614.937.778.310	6.379.582.860.442	Property and equipment - net of accumulated depreciation of Rp 7,112,823,658,893 at December 31, 2011, Rp 7,524,238,189,271 at December 31, 2010 and Rp 7,867,183,863,649 at January 1, 2010/ December 31, 2009
Properti investasi	15	165.317.596.743	172.626.740.470	170.997.091.579	Investment properties
Aset takberwujud - bersih	16	34.639.456.986	12.246.070.893	14.514.423.722	Intangible assets - net
Beban tangguhan - bersih	17,51	16.602.260.275	23.151.586.366	15.906.491.778	Deferred charges - net
Aset lain-lain - bersih	18,44	462.409.572.199	487.531.179.330	308.159.511.914	Other assets - net
Jumlah Aset Tidak Lancar		11.225.875.394.812	9.864.641.912.661	10.589.894.293.415	Total Non Current Assets
JUMLAH ASET		**18.009.967.083.110**	**13.666.017.921.179**	**14.802.423.237.228**	**TOTAL ASSETS**

*) Disajikan kembali (Catatan 51)

*) As restated (Note 51)

Lihat catatan laporan keuangan konsolidasian yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian.

See accompaying notes to consolidated financial statements which are an integral part of the consolidated financial statements.

	Catatan/ *Notes*	31 Desember/ *December 31,* 2011 Rp	2010 *) Rp	1 Januari/ *January 1, 2010/* 31 Desember/ *December 31, 2009 *)* Rp	
LIABILITAS DAN EKUITAS					**LIABILITIES AND EQUITY**
LIABILITAS JANGKA PENDEK					CURRENT LIABILITIES
Utang bank	19,44	5.797.997.739	316.719.689.917	218.634.569.901	Bank loans
Utang usaha					Trade accounts payables
Pihak-pihak berelasi	20,44	472.666.804.547	470.220.580.936	648.967.209.338	Related parties
Pihak ketiga	20	571.614.233.872	683.874.396.598	617.969.752.351	Third parties
Utang lain-lain	21	240.758.487.450	278.255.780.663	261.995.310.407	Other payables
Utang pajak	10	114.535.294.214	88.865.454.714	75.814.553.473	Taxes payable
Biaya masih harus dibayar	22	1.445.372.619.147	1.177.920.284.617	1.379.303.983.962	Accrued expenses
Pendapatan diterima dimuka	23	1.451.575.732.310	1.016.093.074.685	564.416.807.990	Unearned revenues
Uang muka diterima		78.916.242.282	18.218.598.456	48.945.872.196	Advances received
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun:					Current maturities of long term liabilities
Pinjaman jangka panjang	24,44	728.653.269.252	283.354.152.241	1.285.737.277.610	Long-term loans
Liabilitas sewa pembiayaan	25	494.681.115.141	542.952.462.691	850.525.703.696	Lease liabilities
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	27,44	262.406.132.770	364.800.997.421	395.366.505.884	Estimated liability for aircraft return and maintenance cost
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek		5.866.977.928.724	5.241.275.472.939	6.347.677.546.808	Total Current Liabilities
LIABILITAS JANGKA PANJANG					NON CURRENT LIABILITIES
Liabilitas jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun:					Non current maturities of long-term liabilities:
Pinjaman jangka panjang	24,44	1.685.367.742.907	1.617.202.334.913	1.015.868.855.215	Long-term loans
Liabilitas sewa pembiayaan	25	1.247.839.066.710	1.742.957.090.777	2.366.768.202.502	Lease liabilities
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	27,44	240.218.031.499	210.240.457.343	255.331.459.294	Estimated liability for aircraft return and maintenance cost
Liabilitas pajak tangguhan	10	32.280.610.566	11.209.231.023	261.422.388.901	Deferred tax liabilities
Liabilitas imbalan pasca kerja	28	1.348.260.767.567	1.354.176.971.347	1.257.551.015.829	Post-employment benefits obligation
Liabilitas tidak lancar lainnya	26	41.889.421.297	19.500.353.868	76.780.192.070	Other non current liabilities
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang		4.595.855.640.546	4.955.286.439.271	5.233.722.113.811	Total Non Current Liabilities
EKUITAS					EQUITY
Modal saham -					Capital stock -
Nilai nominal Rp 500 saham masing-masing untuk saham seri A Dwiwarna dan saham seri B per 31 Desember 2011 dan 2010 dan Rp 1.000.000 per saham per 1 Januari 2010/ 31 Desember 2009					Rp 500 par value per share at December 31, 2011 and 2010 for Series A Dwiwarna share and Series B shares and Rp 1,000,000 par value per share at January 1, 2010/ December 31, 2009
Modal dasar - 1 saham seri A Dwiwarna dan 29.999.999.999 saham seri B per 31 Desember 2011 dan 2010 dan 15.000.000 saham per 1 Januari 2010/ 31 Desember 2009					Authorized - 1 of Series A Dwiwarna share and 29,999,999,999 Series B shares at December 31, 2011 and 2010 and 15,000,000 shares at January 1, 2010/ December 31, 2009
Modal ditempatkan dan disetor - 1 saham Seri A Dwiwarna dan 22.640.995.999 saham Seri B per 31 Desember 2011 dan 18.240.995.999 saham Seri B tahun 2010 dan 9.120.498 saham per 1 Januari 2010/ 31 Desember 2009	30	11.320.498.000.000	9.120.498.000.000	9.120.498.000.000	Issued and paid-up capital - 1 Series A Dwiwarna shares and 22,640,995,999 Series B shares at December 31, 2011 and 18,240,995,999 shares series B in 2010 and 9,120,498 shares at January 1, 2010/ December 31, 2009
Tambahan modal disetor	31	995.422.474.047	8.402.079.001	8.402.079.001	Additional paid-in capital
Komponen ekuitas lainnya	14,32	1.170.782.240.341	1.159.251.369.201	1.524.462.182.259	Other component of equity
Opsi saham	33	19.740.236.981	-	-	Stock option
Defisit		(5.974.223.243.992)	(6.830.889.752.321)	(7.439.291.646.859)	Deficit
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik		7.532.219.707.377	3.457.261.695.881	3.214.070.614.401	Equity attributable to owners of the company
Kepentingan non pengendali	29	14.913.806.463	12.194.313.088	6.952.962.208	Non controlling interest
Jumlah Ekuitas		7.547.133.513.840	3.469.456.008.969	3.221.023.576.609	Total Equity
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS		**18.009.967.083.110**	**13.666.017.921.179**	**14.802.423.237.228**	**TOTAL LIABILITIES AND EQUITY**

*) Disajikan kembali (Catatan 51)

*) As restated (Note 51)

Lihat catatan laporan keuangan konsolidasian yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian.

See accompaying notes to consolidated financial statements which are an integral part of the consolidated financial statements.

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN LABA RUGI KOMPREHENSIF KONSOLIDASIAN
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
31 DESEMBER 2011 DAN 2010

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS OF COMPREHENSIVE INCOME
FOR THE YEARS ENDED
DECEMBER 31, 2011 AND 2010

	Catatan/ *Notes*	2011 Rp	2010 Rp	
PENDAPATAN USAHA				OPERATING REVENUES
Penerbangan berjadwal	34	22.627.577.883.936	15.920.392.099.274	Scheduled airline services
Penerbangan tidak berjadwal	34	2.177.921.568.826	2.013.752.599.509	Non-scheduled airline services
Lainnya	34	2.359.070.425.084	1.600.186.781.721	Others
Jumlah Pendapatan Usaha		27.164.569.877.846	19.534.331.480.504	Total Operating Revenues
BEBAN USAHA				OPERATING EXPENSES
Operasional penerbangan	35	15.848.635.480.137	11.512.752.414.696	Flight operations
Tiket, penjualan dan promosi	36	2.329.671.267.574	1.775.708.482.306	Ticketing, sales and promotion
Pelayanan penumpang	37	2.289.637.230.561	1.639.955.122.607	Passenger services
Bandara	38	1.954.032.780.700	1.519.508.680.807	User charges and station
Administrasi dan umum	39	1.739.100.703.860	1.613.810.770.506	General and administrative
Pemeliharaan dan perbaikan	40	1.668.973.777.746	1.289.810.164.476	Maintenance and overhaul
Operasional transportasi		142.749.354.277	104.417.683.373	Transportation operation
Operasional jaringan		119.044.048.249	91.130.253.183	Network operation
Operasional hotel		60.997.785.162	54.397.260.254	Hotel operation
Jumlah Beban Usaha		26.152.842.428.266	19.601.490.832.208	Total Operating Expenses
LABA (RUGI) USAHA		1.011.727.449.580	(67.159.351.704)	INCOME (LOSS) FROM OPERATIONS
Penghasilan bunga		198.743.287.876	58.233.652.511	Interest income
Bagian laba bersih asosiasi	13	14.564.921.236	16.886.008.365	Equity in net income of associates
Beban keuangan	41	(173.489.677.444)	(165.247.491.059)	Finance cost
Keuntungan selisih kurs mata uang asing - bersih		48.967.691.140	133.200.734.169	Gain on foreign exchange - net
Keuntungan dari restrukturisasi utang	24,25	-	225.044.156.621	Gain from debt restructuring
Keuntungan (kerugian) *sale and lease back*	48	(13.772.403.226)	162.822.529.046	Gain (loss) on sale and lease back
Pendapatan (beban) lain-lain - bersih	42	(84.084.160.200)	47.664.821.237	Others income (charges) - net
LABA SEBELUM PAJAK		1.002.657.108.962	411.445.059.186	PROFIT BEFORE TAX
MANFAAT (BEBAN) PAJAK	10	(193.991.788.747)	106.706.118.705	TAX BENEFIT (EXPENSE)
LABA BERSIH TAHUN BERJALAN		808.665.320.215	518.151.177.891	NET INCOME FOR THE YEAR
PENDAPATAN KOMPREHENSIF LAIN				OTHER COMPREHENSIVE INCOME
Peningkatan (penurunan) revaluasi aset tetap - bersih setelah pajak	32	49.115.310.129	(299.103.594.367)	Gain (loss) on revaluation of property and equipment - net of tax
Selisih kurs karena penjabaran operasi luar negeri		1.014.724.113	3.780.521.922	Exchange differences on translating foreign operations
Jumlah pendapatan komprehensif lain-lain - bersih		50.130.034.242	(295.323.072.445)	Total other comprehensive income - net
JUMLAH PENDAPATAN KOMPREHENSIF		858.795.354.457	222.828.105.446	TOTAL COMPREHENSIVE INCOME
LABA YANG DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA				NET INCOME ATTRIBUTABLE TO:
Pemilik entitas induk		805.529.821.141	515.521.855.691	Owners of the parent company
Kepentingan non pengendali	29	3.135.499.074	2.629.322.200	Non controlling interest
Laba bersih tahun berjalan		808.665.320.215	518.151.177.891	Net Income for the year
JUMLAH LABA KOMPREHENSIF YANG DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA				TOTAL COMPREHENSIVE INCOME ATTRIBUTABLE TO:
Pemilik entitas induk		855.413.207.673	219.971.071.766	Owners of the parent company
Kepentingan non pengendali	29	3.382.146.784	2.857.033.680	Non controlling interest
Jumlah Laba Rugi Komprehensif		858.795.354.457	222.828.105.446	Total Comprehensive Income
LABA PER SAHAM - diatribusikan kepada pemilik entitas induk	43			EARNING PER SHARE - atributable to owners of the parent company
Dasar		36,39	28,26	Basic
Dilusi		36,39	28,26	Diluted

Lihat catatan laporan keuangan konsolidasian yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian.

See accompaying notes to consolidated financial statements which are an integral part of the consolidated financial statements.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS KONSOLIDASIAN
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
31 DESEMBER 2011 DAN 2010

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY
FOR THE YEARS ENDED
DECEMBER 31, 2011 AND 2010

	Catatan/ *Notes*	Modal saham/ *Capital stock*	Tambahan modal disetor/ *Additional paid-up capital*	Komponen ekuitas lainnya/ *Other component of equity*	Opsi saham/ *Stock option*	Defisit/ *Deficit*	Sub jumlah/ *Sub total*	Kepentingan non pengendali/ *Non controlling interest*	Jumlah ekuitas/ *Total equity*
		Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Saldo 31 Desember 2009/ *Balance as of December 31, 2009*		**9.120.498.000.000**	**8.402.079.001**	**1.524.462.182.259**	**-**	**(7.439.291.646.859)**	**3.214.070.614.401**	**6.952.962.208**	**3.221.023.576.609**
Dividen yang diatribusikan ke kepentingan non pengendali/ *Dividends attributed to non controlling interest*		-	-	-	-	-	-	(70.863.205)	(70.863.205)
Surplus (defisit) revaluasi dipindahkan ke defisit/ *Revaluation surplus (deficit) transferred to deficit*	14,32	-	-	(69.660.029.133)		92.880.038.847	23.220.009.714	-	23.220.009.714
Tambahan investasi oleh kepentingan non pengendali/ *Additional investment from non controlling interest*		-	-	-	-	-	-	2.455.180.405	2.455.180.405
Laba bersih tahun berjalan/ *Net income for the year*		-	-	-	-	515.521.855.691	515.521.855.691	2.629.322.200	518.151.177.891
Pendapatan komprehensif lain/ *Other comprehensive income*									
Selisih kurs penjabaran operasi luar negeri/ *Exchange differences translation foreign operation*		-	-	3.570.590.882	-	-	3.570.590.882	209.931.040	3.780.521.922
Surplus (defisit) revaluasi/ *Revaluation surplus (deficit)*	14,32	-	-	(299.121.374.807)	-	-	(299.121.374.807)	17.780.440	(299.103.594.367)
Jumlah pendapatan komprehensif/ *Total comprehensive income*		-	-	(295.550.783.925)	-	515.521.855.691	219.971.071.766	2.857.033.680	222.828.105.446
Saldo 31 Desember 2010/ *Balance as of December 31, 2010*		**9.120.498.000.000**	**8.402.079.001**	**1.159.251.369.201**	**-**	**(6.830.889.752.321)**	**3.457.261.695.881**	**12.194.313.088**	**3.469.456.008.969**
Penerbitan saham baru melalui penawaran saham perdana/ *Issuance of new share through initial public offering*	30,31	2.200.000.000.000	1.100.000.000.000	-	-	-	3.300.000.000.000	-	3.300.000.000.000
Opsi saham manajemen dan karyawan (MESOP) *Management and employee stock option (MESOP)*	33	-	-	-	19.740.236.981	-	19.740.236.981	-	19.740.236.981
Dividen yang diatribusikan ke kepentingan non pengendali/ *Dividends attributed to non controlling interest*		-	-	-	-	-	-	(662.653.409)	(662.653.409)
Biaya emisi efek ekuitas/ *Stock issuance costs*	31	-	(112.979.604.954)	-	-	-	(112.979.604.954)	-	(112.979.604.954)
Surplus (defisit) revaluasi dipindahkan ke defisit/ *Revaluation surplus (deficit) transferred to deficit*	14,32	-	-	(38.352.515.392)	-	51.136.687.188	12.784.171.796	-	12.784.171.796
Laba bersih tahun berjalan/ *Net income for the year*		-	-	-	-	805.529.821.141	805.529.821.141	3.135.499.074	808.665.320.215
Pendapatan komprehensif lain/ *Other comprehensive income*									
Selisih kurs penjabaran operasi luar negeri/ *Exchange differences translation foreign operation*		-	-	825.855.309	-	-	825.855.309	188.868.804	1.014.724.113
Surplus (defisit) revaluasi/ *Revaluation surplus (deficit)*	14,32	-	-	49.057.531.223	-	-	49.057.531.223	57.778.906	49.115.310.129
Jumlah pendapatan komprehensif/ *Total comprehensive income*		-	-	49.883.386.532	-	805.529.821.141	855.413.207.673	3.382.146.784	858.795.354.457
Saldo 31 Desember 2011/ *Balance as of December 31, 2011*		**11.320.498.000.000**	**995.422.474.047**	**1.170.782.240.341**	**19.740.236.981**	**(5.974.223.243.992)**	**7.532.219.707.377**	**14.913.806.463**	**7.547.133.513.840**

Lihat catatan laporan keuangan konsolidasian yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian.

See accompaying notes to consolidated financial statements which are an integral part of the consolidated financial statements.

	2011 Rp	2010 Rp	
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI			CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES
Penerimaan kas dari pelanggan	26.982.873.262.078	19.727.946.231.008	Cash receipts from customers
Pengeluaran kas kepada pemasok	(21.343.417.015.896)	(15.394.665.319.384)	Cash paid to suppliers
Pengeluaran kas kepada karyawan	(3.505.713.872.008)	(2.530.137.098.586)	Cash paid to employees
Kas dihasilkan dari operasi	2.133.742.374.174	1.803.143.813.038	Cash generated from operations
Pembayaran bunga dan beban keuangan	(115.672.709.871)	(123.502.566.481)	Interest and financial charges paid
Pembayaran pajak penghasilan	(114.750.080.947)	(77.506.137.359)	Income taxes paid
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi	1.903.319.583.356	1.602.135.109.198	Net Cash Provided from Operating Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI			CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES
Penerimaan bunga	173.676.663.770	37.053.110.998	Interest received
Penerimaan dividen	11.590.604.977	15.340.601.799	Dividend received
Hasil penjualan aset tetap	174.093.432.359	24.685.216.913	Proceeds from sale of property and equipment
Hasil penjualan properti investasi	9.719.307.504	6.306.000.000	Proceeds from sale of investment properties
Hasil penjualan aset lain-lain	76.425.892.054	-	Proceeds from sale of other assets
Penerimaan pengembalian uang muka pembelian pesawat	121.717.715.279	1.093.954.595.645	Refund of advance payments for purchase of aircraft
Penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat	156.387.851.589	327.800.615.892	Receipts of aircraft maintenance reimbursements
Penerimaan uang jaminan	61.638.657.434	33.110.582.972	Receipts of security deposit
Pengeluaran untuk dana pemeliharaan pesawat	(1.189.990.236.718)	(1.279.545.343.704)	Payments for aircraft maintenance reserve fund
Uang muka pembelian pesawat	(1.098.932.688.572)	(449.178.334.807)	Advance payments for aircrafts
Uang muka perolehan aset tetap	(67.540.408.914)	(272.745.252.834)	Advance payments for fixed assets
Pengeluaran untuk perolehan aset pemeliharaan pesawat	(17.902.644.813)	(16.071.544.526)	Payments for aircraft maintenance asset
Pengeluaran untuk perolehan aset tetap	(375.204.194.752)	(272.076.925.795)	Acquisition of property and equipment
Pembayaran uang jaminan	(270.853.264.171)	(204.350.510.627)	Payments for security deposit
Penerimaan lainnya dari aktivitas investasi	3.421.861.117	11.000.000.000	Other receipt from investment activities
Pembayaran lainnya dari aktivitas investasi	-	(796.899.729)	Other payment from investment activity
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi	(2.231.751.451.857)	(945.514.087.803)	Net Cash Used in Investing Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN			CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES
Penerimaan pinjaman jangka panjang	799.958.704.730	321.148.123.027	Proceeds of long-term loans
Penerimaan pinjaman jangka pendek	168.887.703.452	509.521.802.672	Proceeds of short-term loans
Pembayaran pinjaman jangka panjang	(837.752.592.967)	(1.542.812.737.418)	Payments of long-term loans
Pembayaran pinjaman jangka pendek	(478.440.614.785)	(409.191.700.674)	Payments of short-term loans
Pembayaran dividen ke pemegang saham minoritas	-	(70.863.205)	Dividends paid to minority shareholders
Penurunan (kenaikan) kas yang dibatasi penggunaannya	(16.270.758.679)	323.892.860	Decrease (increase) in restricted cash
Hasil dari penawaran umum saham perdana, bersih	3.187.020.395.046	-	Proceeds from initial public offering of shares, net
Pembayaran untuk aktivitas pendanaan lainnya	-	(16.812.233.868)	Payments for other financing activities
Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan	2.823.402.836.797	(1.137.893.716.606)	Net Cash Provided from (Used in) Financing Activities
KENAIKAN (PENURUNAN) BERSIH KAS DAN SETARA KAS	2.494.970.968.296	(481.272.695.211)	NET INCREASE (DECREASE) IN CASH AND CASH EQUIVALENTS
KAS DAN SETARA KAS AWAL TAHUN	1.177.383.233.771	1.722.491.504.933	CASH AND CASH EQUIVALENTS AT BEGINNING OF THE YEAR
Efek perubahan kurs mata uang asing	111.292.131.306	(63.835.575.951)	Effect of foreign exchange rate changes
KAS DAN SETARA KAS AKHIR TAHUN	3.783.646.333.373	1.177.383.233.771	CASH AND CASH EQUIVALENTS AT END OF THE YEAR
INFORMASI TAMBAHAN:			SUPPLEMENTAL DISCLOSURES:
AKTIVITAS INVESTASI DAN PENDANAAN YANG TIDAK MEMPENGARUHI ARUS KAS			NONCASH INVESTING AND FINANCING ACTIVITIES
Kenaikan aset tetap melalui provisi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat (Catatan 27)	120.604.545.865	152.976.124.245	Increase in fixed asset through provision for aircraft return and maintenance cost (Note 27)
Kenaikan (penurunan) uang muka pembelian pesawat (Catatan 12)	46.249.619.315	(77.933.469.027)	Increase (decrease) in advance payments for purchase of aircraft (Note 12)
Penambahan (penurunan) aset tetap atas surplus revaluasi (Catatan 14)	32.728.650.450	(410.916.810.755)	Increase (decrease) in property and equipment due to revaluations surplus (Note 14)
Reklasifikasi uang muka pembelian pesawat ke aset tetap	29.335.308.778	-	Reclassified from advances for purchase of aircraft to property and equipment
Penurunan pajak dibayar dimuka karena SKP dan pembetulan SPT (Catatan 10)	(20.474.699.058)	(110.555.634.184)	Decrease in prepaid tax related to tax assessment letter and realised tax annual return (Note 10)
Reklasifikasi aset tetap ke aset tidak lancar (Catatan 14)	-	75.463.737.646	Reclassified from property and equipment to non current assets (Note 14)
Reklasifikasi hutang bank ke hutang jangka panjang (Catatan 19)	-	73.040.011.569	Reclassified from bank loan to long term loan (Note 19)
Reklasifikasi persediaan ke aset tetap (Catatan 14)	-	29.799.778.566	Reclassified inventory to property and equipment (Note 14)

Lihat catatan laporan keuangan konsolidasian yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian.

See accompaying notes to consolidated financial statements which are an integral part of the consolidated financial statements.

1. UMUM

a. Pendirian dan Informasi Umum

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk ("Perusahaan") didirikan berdasarkan akta No. 137 tanggal 31 Maret 1950 dari notaris Raden Kadiman. Akta pendirian tersebut telah disahkan oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia dalam surat keputusannya No. J.A.5/12/10 tanggal 31 Maret 1950 serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia Serikat No. 30 tanggal 12 Mei 1950, tambahan No. 136. Perusahaan yang awalnya berbentuk Perusahaan Negara, berubah menjadi Persero berdasarkan Akta No. 8 tanggal 4 Maret 1975 dari Notaris Soeleman Ardjasasmita, S.H., sebagai realisasi Peraturan Pemerintah No. 67 tahun 1971. Perubahan ini telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 68 tanggal 26 Agustus 1975.

Anggaran Dasar Perusahaan telah beberapa kali mengalami perubahan dan terakhir berdasarkan Akta No. 24, tanggal 16 Nopember 2010 dari Fathiah Helmi, S.H., notaris di Jakarta untuk disesuaikan dengan Peraturan Bapepam, antara lain mengenai perubahan status menjadi Perusahaan Terbuka, perubahan nilai nominal saham dan penerbitan Saham Seri A dan Seri B. Akta perubahan ini telah disetujui dan diterima oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. AHU-54724.AH.01.02.Tahun 2010 tanggal 22 Nopember 2010 dan No. AHU.2-AH.01.01-9676 tanggal 20 Desember 2010.

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

Perusahaan berkantor pusat di Jl. Kebon Sirih No. 44, Jakarta.

Sesuai dengan pasal 3 Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan Perusahaan terutama adalah sebagai berikut:

1. Angkutan udara niaga berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;

2. Angkutan udara niaga tidak berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;

1. GENERAL

a. Establishment and General Information

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk ("the Company") was established based on Notarial Deed No. 137 dated March 31, 1950 of Raden Kadiman. The deed was approved by the Minister of Law of the Republic of Indonesia in his Decision Letter No. J.A.5/12/10 dated March 31, 1950 and published in the State Gazette of the Republic of Indonesia No. 30 dated May 12, 1950, Supplement No. 136. The Company was previously a State Company, based on Deed No. 8 dated March 4, 1975 of Notary Soeleman Ardjasasmita, S.H., and has changed into a state-owned limited liability company pursuant to Government Regulation No. 67 in 1971. This change was published in the State Gazette of the Republic of Indonesia No. 68 dated August 26, 1975.

The Company's Articles of Association has been amended several times. Most recently based on deed No. 24 dated November 16, 2010, of Fathiah Helmi, S.H., notary in Jakarta, to conform with the Bapepam Regulation, including the change in the Company's status from non listed Company to listed Company, the change in nominal value and the issuance of Series A and Series B Shares. These amendments have been approved and accepted by the Minister of Law and Human Rights of Republic Indonesia in his decision letter No. AHU-54724.AH.01.02. Tahun 2010, dated November 22, 2010 and No. AHU.2-AH.01.01-9676 dated December 20, 2010.

The purpose and objectives of the Company are to carry on business in the field of commercial air transportation services, and to optimize the utilization of the resources owned by the Company to produce the goods and/or to render the services which are of high and competitive quality in achieving/pursuing the profits so as to improve the values of the Company by applying the principles of Limited Liability Company.

The Company's head office is located at Jl. Kebon Sirih No. 44, Jakarta.

In accordance with article 3 of the Company's Articles of Association, the scope of its activities comprises of the following:

1. Undertaking scheduled commercial air transportation of domestic or international passengers, cargoes and mails;

2. Undertaking non-scheduled commercial air transportation of domestic or international passengers, cargoes and mails;

3. Reparasi dan pemeliharaan pesawat udara, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;

4. Jasa penunjang operasional angkutan udara niaga, meliputi catering dan ground handling baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;

5. Jasa layanan sistem informasi yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;

6. Jasa layanan konsultasi yang berkaitan dengan industri penerbangan;

7. Jasa layanan pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan industri penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga;

8. Jasa layanan kesehatan personil penerbangan, baik untuk keperluan sendiri maupun pihak ketiga.

Perusahaan mulai beroperasi komersial pada tahun 1950. Jumlah karyawan Perusahaan per 31 Desember 2011 dan 2010 masing-masing adalah 6.276 dan 5.745 orang.

3. Providing aircraft repair and maintenance, to satisfy own needs and the needs of third party;

4. Rendering the supporting services for commercial air transportation operation, such as catering services and ground handling services, to satisfy own needs and the needs of third party;

5. Providing information systems services relating to aviation industry, to satisfy own needs and the needs of third party;

6. Providing consultation services relating to aviation industry;

7. Providing education and training services relating to aviation industry, to satisfy own needs and the needs of third party;

8. Providing health care services for aircrew to satisfy own needs and the needs of third party.

The Company started commercially in 1950. The number of employees as of December 31, 2011 and 2010 is 6,276 and 5,745, respectively.

b. Dewan Komisaris dan Direksi

Susunan pengurus Perusahaan telah ditunjuk berdasarkan akta notaris No. 50 tanggal 7 Agustus 2008 dari notaris Sutjipto, S.H., M,Kn. di Jakarta, dan telah diubah dengan akta No. 75 tanggal 10 Mei 2010 dari Sutjipto, S.H., M,Kn. notaris di Jakarta mengenai perpanjangan sementara untuk Emirsyah Satar dan Agus Priyanto dan berdasarkan SK Dirut No. JKTDZ/SKEP/5007/11 tanggal 31 Januari 2011 sebagaimana telah diubah dengan SK No. JKTDZ/SKEP/50039/11 tanggal 27 Juni 2011. Susunan pengurus Perusahaan adalah sebagai berikut:

b. Board of Commisioners and Directors

The Company's management were appointed based on deed No. 50 dated August 7, 2008 of Sutjipto, S.H., M,Kn., notary in Jakarta which was amended by deed No. 75 dated May 10, 2010 of Sutjipto, S.H., M,Kn., notary in Jakarta concerning the temporary extension of Emirsyah Satar and Agus Priyanto and based on decision letter of President Director No. JKTDZ/SKEP/5007/11 dated January 31, 2011 which was amended by SK No. JKTDZ/SKEP/50039/11 dated June 27, 2011. The Company's management consists of the following:

	31 Desember/ *December 31,* 2011	31 Desember/ *December 31,* 2010	
Komisaris Utama	Hadiyanto	Hadiyanto	President Commissioner
Komisaris	Sahala Lumban Gaol	Sahala Lumban Gaol	Commissioner
Komisaris	Wendy Aritenang Yazid	Wendy Aritenang Yazid	Commissioner
Komisaris	-	Adi Rahman Adiw oso	Commissioner
Komisaris Independen	Adi Rahman Adiw oso	-	Independent Commissioner
Komisaris Independen	Abdulgani	Abdulgani	Independent Commissioner

	31 Desember/ *December 31,* 2011	31 Desember/ *December 31,* 2010	
Direktur Utama	Emirsyah Satar	Emirsyah Satar	President & CEO
Direktur Keuangan	Elisa Lumbantoruan	Elisa Lumbantoruan	EVP Finance
Direktur Teknik & Pengelolaan Armada	Hadinoto Soedigno	Hadinoto Soedigno	EVP Maintenance & Fleet Management
Direktur Niaga	Agus Priyanto	Agus Priyanto	EVP Commercial
Direktur Operasi	Capt. Ari Sapari	Capt. Ari Sapari	EVP Operations
Direktur Strategi, Pengembangan, Bisnis & Manajemen Resiko	Achirina	Elisa Lumbantoruan	EVP Strategy, Business Development & Risk Management
Direktur Sumber Daya Manusia & Umum	-	Achirina	EVP Human Capital & Corporate Affairs

Perusahaan memiliki fungsi internal audit.

The Company has an internal audit function.

c. Komite Audit dan Sekretaris Perusahaan

Susunan Komite Audit dan Sekretaris Perusahaan pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010 adalah sebagai berikut:

c. Audit Committee and Corporate Secretary

The Company's Audit Committee and Corporate Secretary as of December 31, 2011 and 2010 are the following:

	31 Desember/ *December 31,* 2011	31 Desember/ *December 31,* 2010	
Komite Audit			Audit Committee
Ketua	Abdulgani	Adi Rahman Adiwoso	Chairman
Anggota	Adi Rahman Adiwoso	Adi Dharmanto	Members
Anggota	Adi Dharmanto	Etty Retno Wulandari *)	Members
Anggota	Endang Mudiman **)	-	Members
Sekretaris Perusahaan	Ike Andriani	Ike Andriani	Corporate Secretary

*) Mengundurkan diri sejak 1 Januari 2011/ *Resigned since January 1, 2011*
**) Mengundurkan diri sejak 27 Pebruari 2012/ *Resigned since February 27, 2012*

d. Penawaran Umum Efek Perusahaan dan Entitas Anak

Pada tanggal 1 Pebruari 2011, Perusahaan memperoleh surat pernyataan efektif dari Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (BAPEPAM-LK) melalui Surat No. S-325/BL/2011 untuk penawaran umum perdana atas 6.335.738.000 saham Perusahaan kepada masyarakat. Saham tersebut telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (Catatan 30) pada tanggal 11 Pebruari 2011.

Pada tanggal 31 Desember 2011, seluruh saham Perusahaan atau sejumlah 22.640.996.000 lembar saham telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia.

d. Initial Public Offering of Share of the Company and Its Subsidiaries

On February 1, 2011, the Company obtained the Notice of Effectivity from the Capital Market and Financial Institutions Supervisory Board (BAPEPAM-LK) in its Letter No. S-325 /BL/2011 for its offering to the public of 6,335,738,000 shares. On February 11, 2011, all of these shares are listed in the Indonesia Stock Exchange (Note 30).

As of December 31, 2011, all of the Company's outstanding share or 22,640,996,000 shares have been listed on the Indonesia Stock Exchange.

e. Entitas Anak

Perusahaan memiliki, baik langsung maupun tidak langsung, lebih dari 50% saham entitas anak berikut:

e. Consolidated Subsidiaries

The Company has ownership interest of more than 50%, directly or indirectly, in the following subsidiaries:

Entitas anak/ *Subsidiaries*	Lokasi/ *Domicile*	Kegiatan usaha utama/ *Main business activities*	Persentase kepemilikan/ *Percentage of ownership*	Tahun operasi komersial/ *Start of commercial operations*	Jumlah aset sebelum eliminasi/ *Total assets before elimination*	
					31 Desember/ *December 31,* 2011	31 Desember/ *December 31,* 2010
			%		Rp	Rp
PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI)	Jakarta	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi/ *Computerize reservation system services provider*	95,00	1996	49.447.671.796	48.152.936.754
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA) **)	Jakarta	Perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang/ *Aircraft maintenance and overhaul*	99,99	2002	1.380.606.176.933	1.455.127.524.806
PT Aero Systems Indonesia **) (d/h/*formerly*) PT Lufthansa Systems Indonesia	Jakarta	Penyedia jasa teknologi informasi/ *Information technology services*	99,99	2005	224.829.007.094	189.707.071.349
PT Aero Wisata dan entitas anak/ *and subsidiaries (PT AWS)*	Jakarta	Hotel, jasa boga, penjualan tiket/ *Hotel, catering, ticketing services*	99,99	1973	1.799.148.920.582	1.693.729.086.693
PT Mirtasari Hotel Development (MHD)*)	Denpasar	Hotel	99,99	1974	218.239.925.886	186.946.415.020
PT Aerofood ACS d/h/formerly PT Angkasa Citra Sarana Catering Service (ACS) *)	Jakarta	Jasa boga pesawat/ *Aircraft catering services*	99,99	1974	643.765.935.111	634.226.043.400
PT Aero Globe d/h/formerly PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi (BPWS) *)	Jakarta	Biro perjalanan wisata/ *Travel agent*	99,99	1967	48.259.631.050	38.326.681.560
PT Aerotrans Services Indonesia d/h/formerly PT Mandira Erajasa Wahana (MEW) *)	Jakarta	Jasa transportasi/ *Transportation services*	99,99	1989	224.344.375.310	228.869.504.912
PT Aerojasa Perkasa (AJP) *)	Jakarta	Penjualan tiket/ *Ticketing*	99,87	1989	20.480.563.942	12.800.630.377
PT Senggigi Pratama Internasional (SPI) *)	Lombok	Hotel	99,99	1988	110.204.209.109	103.237.621.446
Garuda Orient Holidays, Pty, Limited (GOHA) *)	Sydney	Biro perjalanan wisata/ *Travel agent*	99,99	1981	76.195.258.661	89.161.830.371
Garuda Orient Holidays Korea Co, Limited (GOHK) *)	Korea	Biro perjalanan wisata/ *Travel agent*	60,00	2008	7.132.390.263	4.834.752.633
Garuda Orient Holidays Japan Co, Ltd (GOHJ) *)	Jepang/ Japan	Biro perjalanan wisata/ *Travel agent*	60,00	2010	44.442.032.664	34.744.890.860
PT Bina Inti Dinamika (BID) *)	Bandung	Hotel	61,89	1989	46.850.681.295	32.689.994.826
PT Aero Hotel Management (AHM) *)	Jakarta	Manajemen hotel/ *Hotel management*	99,99	2010	7.965.543.117	3.292.310.565
PT Belitung Intipermai (BIP)	Jakarta	Hotel	99,99	Dalam tahap pengembangan/ *Under development stage*	20.033.389.697	-
PT Citilink Indonesia **)	Jakarta	Jasa transportasi/ *Transportation services*	99,99	Dalam tahap pengembangan/ *Under development stage*	200.900.907.876	84.425.969.515

*) Kepemilikan tidak langsung/ *Indirect ownership*

**) Kepemilikan langsung dan tidak langsung/ *Direct and Indirect ownership*

Pada tanggal 6 Januari 2009, Perusahaan dan PT Aero Wisata, entitas anak, mendirikan perusahaan dengan nama PT Citilink Indonesia, yang bergerak di bidang angkutan udara niaga, dengan komposisi kepemilikan sebesar 67% dan 33% masing-masing untuk Perusahaan dan PT Aero Wisata. Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan konsolidasian, PT Citilink Indonesia belum beroperasi secara komersial.

On January 6, 2009, the Company with PT Aero Wisata, a subsidiary, established PT Citilink Indonesia, which will be engaged in scheduled air transport. The share ownership of each of the Company and PT Aero Wisata is 67% and 33%. As of the issuance date of the consolidated financial statements, PT Citilink Indonesia has not yet started commercial operations.

Berdasarkan akta No.25 tanggal 3 Nopember 2011 dari Andalia Farida, S.H., M.H., notaris di Jakarta dinyatakan bahwa Perusahaan telah melakukan penyetoran modal dalam bentuk non tunai berupa pemasukan (*inbreng*) atas 5 (lima) unit pesawat milik Perusahaan ke dalam Citilink dengan nilai sebesar Rp 246.710.000.000.

Based on deed No. 25 dated November 3, 2011 of Andalia Farida, S.H., M.H., notary in Jakarta, it was stated that the Company made non-cash capital placement in the form of 5 (five) airplane owned by the Company with total value of Rp 246,710,000,000.

Setoran modal di atas hanya akan berlaku secara efektif segera setelah Citilink memperoleh (i) segala perijinan yang diperlukan untuk menjalankan kegiatan usaha penerbangan dan menggunakan Pesawat Terbang ("Surat Izin Usaha Perusahaan Penerbangan dan *Air Operator Certificate*") dari lembaga pemerintah yang berwenang; dan (ii) seluruh persetujuan yang dipersyaratkan bagi Perusahaan dan Citilink, termasuk berdasarkan ketentuan anggaran dasar Perusahaan dan Citilink.

The capital placement above is effective after Citilink have (i) all permits to establish the scheduled air services and aircraft utilization ('Surat Izin Usaha Perusahaan Penerbangan dan Air Operator Certificate") from regulators; and (ii) all approval required from the Company and Citilink, including the Company and Citilink's articles of association.

2. PENERAPAN STANDAR AKUNTANSI KEUANGAN BARU DAN REVISI (PSAK) DAN INTERPRETASI STANDAR KEUNAGAN (ISAK)

a. Standar yang berlaku efektif pada tahun berjalan

Dalam tahun berjalan, Perusahaan dan entitas anak telah menerapkan semua standar baru dan revisi serta interpretasi yang dikeluarkan oleh Dewan Standar Akuntansi Keuangan dari Ikatan Akuntan Indonesia yang relevan dengan operasinya dan efektif untuk periode akuntansi yang dimulai pada tanggal 1 Januari 2011. Penerapan standar baru dan revisi serta interpretasi telah berdampak terhadap perubahan kebijakan akuntansi Perusahaan dan entitas anak yang mempengaruhi penyajian dan pengungkapan laporan keuangan konsolidasian untuk tahun berjalan atau tahun sebelumnya:

- PSAK 1 (revisi 2009), Penyajian Laporan Keuangan

  Standar revisi ini mengatur perubahan dalam format dan isi laporan keuangan konsolidasian, termasuk revisi judul laporan keuangan konsolidasian.

2. ADOPTION OF NEW AND REVISED STATEMENTS OF FINANCIAL ACCOUNTING STANDARDS (PSAK) AND INTERPRETATIONS OF PSAK (ISAK)

a. Standards effective in the current period

In the current year, the Company and its subsidiaries have adopted all of the new and revised standards and interpretations issued by the Financial Accounting Standard Board of the Indonesian Institute of Accountants that are relevant to their operations and effective for accounting periods beginning on January 1, 2011. The adoption of these new and revised standards and interpretations has resulted in changes to the Company and its subsidiaries' accounting policies in the following areas, and affected the consolidated financial statement presentation and disclosures for the current or prior years:

- PSAK 1 (revised 2009), Presentation of Financial Statements

  This revised standard has introduced changes in the format and content of the consolidated financial statements, including revised titles of the consolidated financial statements.

Sebagai hasil dari penerapan standar revisi ini, Perusahaan dan entitas anak menyajikan semua perubahan pemilik dalam ekuitas pada laporan perubahan ekuitas konsolidasian. Semua perubahan non-pemilik dalam ekuitas disajikan dalam laporan laba rugi komprehensif konsolidasian. Informasi komparatif disajikan kembali untuk menyesuaikan dengan standar.

Sebagai tambahan, standar revisi mengharuskan penyajian laporan posisi keuangan ketiga pada tanggal 1 Januari 2010 karena perubahan klasifikasi kepentingan non-pengendali (sebelumnya disebut hak minoritas) menjadi bagian dari ekuitas. Pengungkapan tambahan juga dilakukan sehubungan dengan manajemen modal, penilaian kritis dalam menerapkan kebijakan akuntansi, dan sumber-sumber utama ketidakpastian estimasi.

- PSAK 4 (revisi 2009), Laporan Keuangan Konsolidasian dan Laporan Keuangan Tersendiri

  Standar revisi ini secara khusus mengatur diantaranya akuntansi untuk perubahan kepemilikan pada entitas anak, akuntansi kehilangan pengendalian pada entitas anak dan informasi yang harus diungkapkan oleh suatu entitas agar pembaca laporan keuangan dapat menilai sifat hubungan antara entitas dan entitas anak.

  Akibat dari penerapan standar ini menghasilkan:

  - Penyajian kepentingan non pengendali dalam laporan posisi keuangan konsolidasian di ekuitas, terpisah dari kepemilikan induk. Jumlah laba rugi komprehensif harus diatribusikan kepada pemilik entitas induk dan kepentingan non pengendali dan bahkan jika hal ini mengakibatkan kepentingan non pengendali menjadi defisit.

  - Akuntansi untuk investasi pada entitas anak dan entitas asosiasi dalam laporan keuangan tersendiri entitas induk, dengan menggunakan biaya perolehan atau sesuai dengan PSAK 55, Instrumen Keuangan: Pengakuan dan Pengukuran. Perusahaan memilih menggunakan metode biaya untuk investasi pada entitas anak dan perusahaan asosiasi dalam laporan keuangan tersendiri entitas induk, yang disajikan dalam informasi tambahan dalam laporan keuangan konsolidasian.

As a result of adopting this revised standard, the Company and its subsidiaries present all owner changes in equity in the consolidated statements of changes in equity. All non-owner changes in equity are presented in the consolidated statements of comprehensive income. Comparative information has been re-presented to conform with the standard.

In addition, the revised standard has required the presentation of a third statement of financial position as of January 1, 2010 because of the change in classification of non-controlling interest (previously known as minority interest) to become part of equity. Additional disclosures were also made with respect to capital management, critical judgment in applying accounting policies, and key sources of estimation uncertainty.

- PSAK 4 (revised 2009), Consolidated and Separate Financial Statements

  The revised standard specifies, among other things, the accounting for changes in the level of ownership interest in a subsidiary, the accounting for the loss of control of a subsidiary, and the information that an entity must disclose to enable users of financial statements to evaluate the nature of the relationship between the entity and the subsidiaries.

  Among other things, the application of this standard resulted to:

  - Presentation of non-controlling interest in the consolidated statement of financial position within equity, separately from the owners of the parent. Total comprehensive income must be attributed to the owners of the parent and to the non-controlling interest even if this results in the non-controlling interest having a deficit balance.

  - Accounting for investment in subsidiaries and associates in the separate financial statements of the parent, at cost or in accordance with PSAK 55, Financial Instruments: Recognition and Measurement. The Company elected to account for its investments in subsidiaries at cost in its separate financial statements, which are presented as supplementary information to the consolidated financial statements.

- PSAK 7 (revisi 2010), Pengungkapan Pihak-pihak Berelasi.

  Standar ini memperluas definisi pihak-pihak berelasi dan pengungkapan hubungan pihak-pihak berelasi, transaksi dan saldo termasuk komitmen antara mereka. Standar ini juga mengharuskan pengungkapan hubungan antara entitas induk dan entitas anak terlepas dari apakah telah terjadi transaksi antara mereka. Selanjutnya pengungkapan atas kompensasi secara keseluruhan dan masing-masing kategori kompensasi yang diberikan kepada semua personil manajemen kunci juga diharuskan.

  Perusahaan dan entitas anak telah mengevaluasi hubungan antara pihak-pihak berelasi dan mengungkapkannya sesuai dengan standar revisi ini dan dilakukan secara retrospektif.

Berikut ini standar baru dan standar revisi serta interpretasi yang diterapkan dalam laporan keuangan konsolidasian. Penerapan ini tidak memiliki pengaruh yang signifikan atas jumlah yang dilaporkan dalam laporan keuangan konsolidasian tetapi mempengaruhi akuntansi untuk transaksi masa mendatang:

- PSAK 2 (revisi 2009), Laporan Arus Kas
- PSAK 3 (revisi 2010), Laporan Keuangan Interim
- PSAK 5 (revisi 2009), Segmen Operasi
- PSAK 8 (revisi 2010), Peristiwa Setelah Periode Pelaporan
- PSAK 12 (revisi 2009), Bagian Partisipasi dalam Ventura Bersama
- PSAK 15 (revisi 2009), Investasi pada Entitas Asosiasi
- PSAK 19 (revisi 2010), Aset Takberwujud
- PSAK 22 (revisi 2010), Kombinasi Bisnis
- PSAK 23 (revisi 2010), Pendapatan
- PSAK 25 (revisi 2009), Kebijakan Akuntansi, Perubahan Estimasi Akuntansi, dan Kesalahan
- PSAK 48 (revisi 2009), Penurunan Nilai Aset
- PSAK 57 (revisi 2009), Provisi, Liabilitas Kontinjensi dan Aset Kontinjensi
- PSAK 58 (revisi 2009), Aset Tidak Lancar yang Dimiliki untuk Dijual dan Operasi yang Dihentikan
- ISAK 10, Program Loyalitas Pelanggan

- PSAK 7 (revised 2010), Related Party Disclosures

  This standard has expanded the definition of related party and disclosure requirement, transaction and balance including any commitments between them. The standard also requires disclosure of the relationship between a parent and its subsidiaries, irrespective of whether there have been transactions between them. Further, disclosure of compensation in total and for each category of compensation given to all key management personnel is also required.

  The Company and its subsidiaries had evaluated the relationships between related parties and disclosed them according to this revised standard and applied retrospectively.

The following new and revised standards and interpretations have also been adopted in these consolidated financial statements. Their adoption has not had any significant impact on the amounts reported in these consolidated financial statements but may impact the accounting for future transactions or arrangements:

- PSAK 2 (revised 2009), Statement of Cash Flows
- PSAK 3 (revised 2010), Interim Financial Reporting
- PSAK 5 (revised 2009), Operating Segments
- PSAK 8 (revised 2010), Events after the Reporting Period
- PSAK 12 (revised 2009), Interests in Joint Ventures
- PSAK 15 (revised 2009), Investments in Associates
- PSAK 19 (revised 2010), Intangible Assets
- PSAK 22 (revised 2010), Business Combinations
- PSAK 23 (revised 2010), Revenue
- PSAK 25 (revised 2009), Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors
- PSAK 48 (revised 2009), Impairment of Assets
- PSAK 57 (revised 2009), Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets
- PSAK 58 (revised 2009), Non-current Assets Held for Sale and Discontinued Operations
- ISAK 10, Customer Loyalty Programmes

- ISAK 11, Distribusi Aset Nonkas Kepada Pemilik
- ISAK 14, Aset Takberwujud – Biaya Situs Web
- ISAK 17, Laporan Keuangan Interim dan Penurunan Nilai

b. Standar dan interpretasi telah diterbitkan tapi belum diterapkan

i. Efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2012:

- PSAK 10 (revisi 2010), Pengaruh Perubahan Kurs Valuta Asing
- PSAK 13 (revisi 2011), Properti Investasi
- PSAK 16 (revisi 2011), Aset Tetap
- PSAK 18 (revisi 2010), Akuntansi dan Pelaporan Program Manfaat Purnakarya
- PSAK 24 (revisi 2010), Imbalan Kerja
- PSAK 26 (revisi 2011), Biaya Pinjaman
- PSAK 28 (revisi 2011), Akuntansi Kontrak Asuransi Kerugian
- PSAK 30 (revisi 2011), Sewa
- PSAK 33 (revisi 2011), Aktivitas Pengupasan Lapisan Tanah dan Pengelolaan Lingkungan Hidup pada Pertambangan Umum
- PSAK 34 (revisi 2010), Kontrak Konstruksi
- PSAK 36 (revisi 2011), Akuntansi Kontrak Asuransi Jiwa
- PSAK 45 (revisi 2011), Pelaporan Keuangan Entitas Nirlaba
- PSAK 46 (revisi 2010), Pajak Penghasilan
- PSAK 50 (revisi 2010), Instrumen Keuangan: Penyajian
- PSAK 53 (revisi 2010), Pembayaran Berbasis Saham
- PSAK 55 (revisi 2011), Instrumen Keuangan: Pengakuan dan Pengukuran
- PSAK 56 (revisi 2011), Laba Per Saham
- PSAK 60, Instrumen Keuangan: Pengungkapan
- PSAK 61, Akuntansi Hibah Pemerintah dan Pengungkapan Bantuan Pemerintah
- PSAK 62, Kontrak Asuransi
- PSAK 63, Pelaporan Keuangan dalam Ekonomi Hiperinflasi
- PSAK 64, Aktivitas Eksplorasi dan Evaluasi pada Pertambangan Sumber Daya Mineral
- ISAK 13, Lindung Nilai Investasi Neto dalam Kegiatan Usaha Luar Negeri

- ISAK 11, Distributions of Non-cash Assets to Owners
- ISAK 14, Intangible Assets – Web Site Costs
- ISAK 17, Interim Financial Reporting and Impairment

b. Standards and Interpretations in issue not yet adopted

i. Effective for Periods Beginning on or after January 1, 2012:

- PSAK 10 (revised 2010), The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates
- PSAK 13 (revised 2011), Investment Property
- PSAK 16 (revised 2011), Property, Plant and Equipment
- PSAK 18 (revised 2010), Accounting and Reporting by Retirement Benefit Plans
- PSAK 24 (revised 2010), Employee Benefits
- PSAK 26 (revised 2011), Borrowing Costs
- PSAK 28 (revised 2011), Accounting for Casualty Insurance Contract
- PSAK 30 (revised 2011), Lease
- PSAK 33 (revised 2011), Stripping Cost Activity and Environmental Management in the Public Mining
- PSAK 34 (revised 2010), Construction Contracts
- PSAK 36 (revised 2011), Accounting for Life Insurance Contract
- PSAK 45 (revised 2010), Financial Reporting for Non-Profit Organization
- PSAK 46 (revised 2010), Income Taxes
- PSAK 50 (revised 2010), Financial Instruments: Presentation
- PSAK 53 (revised 2010), Share-based Payments
- PSAK 55 (revised 2011), Financial Instrument: Recognition and Measurement
- PSAK 56 (revised 2011), Earnings per Share
- PSAK 60, Financial Instruments: Disclosures
- PSAK 61, Accounting for Government Grants and Disclosure of Government Assistance
- PSAK 62, Insurance Contract
- PSAK 63, Financial Reporting in Hyperinflationary Economies
- PSAK 64, Exploration for and Evaluation of Mineral Resources
- ISAK 13, Hedges of Net Investments in Foreign Operations

- ISAK 15, PSAK 24 - Batas Aset Imbalan Pasti, Persyaratan Pendanaan Minimum dan Interaksinya
- ISAK 16, Perjanjian Jasa Konsesi
- ISAK 18, Bantuan Pemerintah – Tidak Berelasi Spesifik dengan Aktivitas Operasi
- ISAK 19, Penerapan Pendekatan Penyajian Kembali dalam PSAK 63: Pelaporan Keuangan dalam Ekonomi Hiperinflasi
- ISAK 20, Pajak Penghasilan – Perubahan dalam Status Pajak Entitas atau Para Pemegang Sahamnya
- ISAK 22, Perjanjian Konsensi Jasa: Pengungkapan
- ISAK 23, Sewa Operasi - Insentif
- ISAK 24, Evaluasi Substansi Beberapa Transaksi yang Melibatkan Suatu Bentuk Legal Sewa.
- ISAK 25, Hak Atas Tanah
- ISAK 26, Penilaian Ulang Derivatif Melekat

ii. Efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2013:

- PSAK 38 (revisi 2012) Kombinasi Bisnis Entitas Sepengendali
- ISAK 21, Perjanjian Kontrak Real Estat

Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan konsolidasian, manajemen sedang mengevaluasi dampak dari standar dan interpretasi terhadap laporan keuangan konsolidasian.

- ISAK 15, PSAK 24 - The Limit on a Defined Benefit Asset, Minimum Funding Requirements and their Interaction
- ISAK 16, Service Concession Arrangements
- ISAK 18, Government Assistance – No Specific Relation to Operating Activities
- ISAK 19, Applying the Restatement Approach under PSAK 63: Financial Reporting in Hyperinflationary Economies
- ISAK 20, Income Taxes – Change in Tax Status of an Entity or its Shareholders
- ISAK 22, Service Concession Arrangements: Disclosures
- ISAK 23, Operating Leases – Incentives
- ISAK 24, Evaluating the Substance of Transactions involving the Legal Form of a Lease
- ISAK 25, Land Rights
- ISAK 26, Reassessment of Embedded Derivatives

ii. Effective for periods beginning on or after January 1, 2013:

- PSAK 38 (revised 2012), Business Combination Under Common Control Entity
- ISAK 21, Agreements for the Constructions of Real Estate

As of the issuance date of the consolidated financial statements, management is evaluating the effect of these standards and interpretations on the consolidated financial statements.

3. KEBIJAKAN AKUNTANSI YANG SIGNIFIKAN

a. Pernyataan Kepatuhan

Laporan keuangan konsolidasian disusun menggunakan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia.

3. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

a. Statement of Compliance

The consolidated financial statements have been prepared in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards. These financial statements are not intended to present the financial position, results of operations and cash flows in accordance with accounting principles and reporting practices generally accepted in other countries and jurisdictions.

b. Penyajian Laporan Keuangan Konsolidasian

Dasar penyusunan laporan keuangan konsolidasian, kecuali untuk laporan arus kas konsolidasian adalah dasar akrual. Mata uang pelaporan yang digunakan untuk penyusunan laporan keuangan konsolidasian adalah mata uang Rupiah (Rp), dan laporan keuangan konsolidasian tersebut disusun berdasarkan nilai historis, kecuali beberapa akun tertentu disusun berdasarkan pengukuran lain sebagaimana diuraikan dalam kebijakan akuntansi masing-masing akun tersebut.

Laporan arus kas konsolidasian disusun dengan menggunakan metode langsung dengan mengelompokkan arus kas dalam aktivitas operasi, investasi dan pendanaan.

b. Consolidated Financial Statements Presentation

The consolidated financial statements, except for the consolidated statements of cash flows, are prepared under the accrual basis of accounting. The reporting currency used in the preparation of the consolidated financial statements is the Indonesian Rupiah (Rp), while the measurement basis is the historical cost, except for certain accounts which are measured on the bases described in the related accounting policies.

The consolidated statements of cash flows are prepared using the direct method with classification of cash flows into operating, investing and financing activities.

c. Prinsip-Prinsip Konsolidasian

Laporan keuangan konsolidasian menggabungkan laporan keuangan Perusahaan dan entitas yang dikendalikan oleh Perusahaan (entitas anak) Pengendalian dianggap ada apabila Perusahaan mempunyai hak untuk mengatur kebijakan keuangan dan operasional suatu entitas untuk memperoleh manfaat dari aktivitasnya.

Hasil dari entitas anak yang diakuisisi atau dijual selama tahun berjalan termasuk dalam laporan laba rugi komprehensif konsolidasian sejak tanggal efektif akuisisi dan sampai dengan tanggal efektif penjualan.

Penyesuaian dapat dilakukan terhadap laporan keuangan entitas anak agar kebijakan akuntansi yang digunakan sesuai dengan kebijakan akuntansi yang digunakan oleh Perusahaan.

Seluruh transaksi antar perusahaan, saldo, penghasilan dan beban dieliminasi pada saat konsolidasian.

Kepentingan non pengendali pada entitas anak diidentifikasi secara terpisah dan disajikan dalam ekuitas. Pilihan pengukuran dibuat pada saat akuisisi dengan dasar akuisisi. Setelah akuisisi, nilai tercatat kepentingan non-pengendali adalah jumlah kepentingan non-pengendali pada pengakuan awal ditambah dengan proporsi kepentingan non pengendali atas perubahan selanjutnya dalam ekuitas. Jumlah pendapatan komprehensif diatribusikan pada kepentingan non pengendali bahkan jika hal ini mengakibatkan kepentingan non-pengendali mempunyai saldo defisit.

c. Principles of Consolidation

The consolidated financial statements incorporate the financial statements of the Company and entities controlled by the Company (its subsidiaries). Control is achieved where the Company has the power to govern the financial and operating policies of an entity so as to obtain benefits from its activities.

The results of subsidiaries acquired or disposed of during the year are included in the consolidated statements of comprehensive income from the effective date of acquisition and up to the effective date of disposal, as appropriate.

Where necessary, adjustments are made to the financial statements of the subsidiaries to bring the accounting policies used in line with those used by the Company.

All intra-group transactions, balances, income and expenses are eliminated on consolidation.

Non-controlling interests in subsidiaries are identified separately and presented within equity. Subsequent to acquisition, the carrying amount of non-controlling interests is the amount of those interests at initial recognition plus non-controlling interests' share of subsequent changes in equity. Total comprehensive income is attributed to non-controlling interests even if this results in the non-controlling interests having a deficit balance.

Sebelumnya, kepentingan non-pengendali diukur pada pengakuan awal pada proporsi kepemilikan kepentingan non-pengendali dalam biaya historis dari aset bersih yang dapat diidentifikasi dari pihak yang diakuisisi (*acquiree*). Bila kerugian dari kepentingan non-pengendali melebihi kepentingannya dalam ekuitas entitas anak, kelebihan dan setiap kerugian lebih lanjut yang diatribusikan kepada kepentingan non-pengendali dibebankan kepada pemegang saham mayoritas kecuali kepentingan non-pengendali tersebut mempunyai kewajiban mengikat dan dapat menanggung rugi tersebut.

Previously, the non-controlling interest is measured on initial recognition at the non-controlling interests' proportionate share in the historical cost of the identifiable net assets of the acquiree. Where the losses applicable to the non-controlling interests exceed their interest in the equity of the subsidiary, the excess and any further losses attributable to the non-controlling interest are charged against the majority interest except to the extent that the non-controlling interest has a binding obligation to, and is able to, make good the losses.

Perubahan dalam bagian kepemilikan Perusahaan dan entitas anak pada entitas anak yang tidak mengakibatkan hilangnya pengendalian dicatat sebagai transaksi ekuitas. Nilai tercatat kepentingan entitas anak dan kepentingan non pengendali disesuaikan untuk mencerminkan perubahan bagian kepemilikannya atas entitas anak. Setiap perbedaan antara jumlah kepentingan non pengendali disesuaikan dan nilai wajar imbalan yang diberikan atau diterima diakui secara langsung dalam ekuitas dan diatribusikan pada pemilik entitas induk.

Changes in the Company and its subsidiaries interests in subsidiaries that do not result in a loss of control are accounted for as equity transactions. The carrying amounts of the Company and its subsidiaries interests and the non-controlling interests are adjusted to reflect the changes in their relative interests in the subsidiaries. Any difference between the amount by which the non-controlling interests are adjusted and the fair value of the consideration paid or received is recognised directly in equity and attributed to owners of the Company.

Perusahaan telah memilih untuk menyajikan sebagai bagian yang terpisah dalam ekuitas, sisa saldo yang berkaitan dengan pengaruh transaksi modal tahun sebelumnya dari entitas anak dengan pihak ketiga.

The Company has carried forward and opted to present as a separate item within equity, the remaining balance related to the effect of prior year's capital transaction of the subsidiary with third parties.

d. Kombinasi Bisnis

Akuisisi entitas anak dan bisnis dicatat dengan menggunakan metode akuisisi. Biaya akuisisi adalah nilai agregat nilai wajar (pada tanggal pertukaran) dari aset yang diperoleh, liabilitas yang terjadi atau ditanggung dan instrumen ekuitas yang diterbitkan sebagai pertukaran atas pengendalian dari pihak yang diakuisisi. Biaya-biaya terkait akuisisi diakui di dalam laporan laba rugi. Untuk kombinasi bisnis tahun sebelumnya, setiap biaya yang dapat diatribusikan langsung pada kombinasi bisnis dianggap sebagai bagian dari biaya kombinasi bisnis.

d. Business Combinations

Acquisitions of subsidiaries and businesses are accounted for using the acquisition method. The cost of the business combination is the aggregate of the fair values (at the date of exchange) of assets given, liabilities incurred or assumed, and equity instruments issued in exchange for control of the acquiree. Acquisition-related costs are recognized in profit or loss. For prior year business combination, any cost directly attributable to the business combination is considered as part of the cost of business combination.

Dalam penerapannya, imbalan untuk akuisisi termasuk setiap aset atau liabilitas yang dihasilkan dari suatu kesepakatan imbalan kontinjensi diukur terhadap nilai wajar pada tanggal akuisisi. Perubahan selanjutnya dalam nilai wajar disesuaikan dengan biaya akuisisi ketika memenuhi syarat sebagai penyesuaian pengukuran periode. Semua perubahan selanjutnya dalam nilai wajar dari imbalan kontijensi diklasifikasikan sebagai aset atau liabilitas yang dihitung sesuai dengan standar akuntansi. Perubahan dalam nilai wajar dari imbalan kontinjensi yang diklasifikasikan sebagai ekuitas tidak dicatat.

Where applicable, the consideration for the acquisition includes any assets or liabilities resulting from a contingent consideration arrangement, measured at its acquisition-date fair value. Subsequent changes in such fair values are adjusted against the cost of acquisition where they qualify as measurement period adjustments. All other subsequent changes in the fair value of contingent consideration classified as an asset or liability are accounted for in accordance with relevant accounting standards. Changes in the fair value of contingent consideration classified as equity are not recognized.

Aset teridentifikasi, liabilitas dan liabilitas kontijensi pihak yang diakuisisi yang memenuhi kondisi-kondisi pengakuan berdasarkan PSAK 22 (revisi 2010), Kombinasi Bisnis, diakui pada nilai wajar, kecuali untuk aset dan liabilitas tertentu diukur dengan menggunakan standar yang relevan. Untuk kombinasi bisnis tahun sebelumnya dimana Perusahaan mengakuisisi kurang dari seluruh saham entitas anak, proporsi minoritas atas aset dan liabilitas dinyatakan sebesar jumlah tercatat sebelum akuisisinya.

The acquiree's identifiable assets, liabilities and contingent liabilities that meet the conditions for recognition under PSAK 22 (revised 2010), Business Combination, are recognized at fair value, except for certain assets and liabilities that are measured using the relevant standards. For prior year business combination where the Company acquired less than all the shares of the subsidiary, the minority's proportion of those assets and liabilities is stated at their pre-acquisition carrying amounts.

Jika akuntansi awal untuk kombinasi bisnis belum selesai pada akhir periode pelaporan saat kombinasi terjadi, Perusahaan dan entitas anak melaporkan jumlah sementara untuk pos-pos yang proses akuntansinya belum selesai dalam laporan keuangannya. Selama periode pengukuran, pihak pengakuisisi menyesuaikan, aset atau liabilitas tambahan yang diakui, untuk mencerminkan informasi baru yang diperoleh tentang fakta dan keadaan yang ada pada tanggal akuisisi dan, jika diketahui, akan berdampak pada jumlah yang diakui pada tanggal tersebut.

If the initial accounting for business combination is incomplete by the end of the reporting period in which the combination occurs, the Company and its subsidiaries report provisional amounts for the items for which the accounting is incomplete. Those provisional amounts are adjusted during the measurement period, or additional assets or liabilities are recognized, to reflect new information obtained about facts and circumstances that existed as of the acquisition date that, if known, would have affected the amount recognized as of that date.

Periode pengukuran adalah periode dari tanggal akuisisi hingga tanggal Perusahaan memperoleh informasi lengkap tentang fakta dan keadaan yang ada pada tanggal akuisisi dan periode pengukuran maksimum satu tahun dari tanggal akuisisi.

The measurement period is the period from date of acquisition to the date the Company obtains complete information about facts and circumstances that existed as of the acquisition date – and is subject to a maximum of one year.

e. Penggunaan Estimasi

Penyusunan laporan keuangan konsolidasian sesuai Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia mengharuskan manajemen membuat estimasi dan asumsi yang mempengaruhi jumlah aset dan liabilitas yang dilaporkan dan pengungkapan aset dan liabilitas yang dilaporkan dan pengungkapan aset dan liabilitas kontinjensi pada tanggal laporan keuangan serta jumlah pendapatan dan beban selama periode pelaporan. Realisasi dapat berbeda dengan jumlah yang diestimasi.

e. Use of Estimates

The preparation of the consolidated financial statements in conformity with Indonesian Financial Accounting Standards requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Actual results could be different from those estimates.

f. Transaksi dan Penjabaran Laporan Keuangan Dalam Mata Uang Asing

Pembukuan Perusahaan dan entitas anak, kecuali GOHA, GOHK dan GOHJ, diselenggarakan dalam mata uang Rupiah. Transaksi-transaksi selama tahun berjalan dalam mata uang asing dicatat dengan kurs yang berlaku pada saat terjadinya transaksi. Pada tanggal pelaporan, aset dan liabilitas moneter dalam mata uang asing disesuaikan untuk mencerminkan kurs yang berlaku pada tanggal tersebut. Keuntungan atau kerugian yang timbul dikreditkan atau dibebankan dalam laporan laba rugi komprehensif konsolidasian.

f. Foreign Currency Transactions and Translations

The books of accounts of the Company and its subsidiaries, except GOHA, GOHK and GOHJ, are maintained in Indonesian Rupiah. Transactions during the year involving foreign currencies are recorded at the rates of exchange prevailing at the time the transactions are made. At reporting date, monetary assets and liabilities denominated in foreign currency are adjusted to reflect the rates of exchange prevailing at that date. The resulting gains or losses are credited or charged to consolidated statements of comprehensive income.

Pembukuan GOHA diselenggarakan dalam Dolar Australia, GOHK dalam Won Korea dan GOHJ dalam Yen Jepang. Untuk tujuan penyajian laporan keuangan konsolidasian, aset dan liabilitas entitas anak tersebut pada tanggal pelaporan dijabarkan masing-masing dengan menggunakan kurs yang berlaku pada tanggal tersebut, sedangkan pendapatan dan beban dijabarkan dengan menggunakan kurs rata-rata. Selisih kurs yang terjadi disajikan sebagai bagian dari pendapatan komprehensif lain.

The books of accounts of GOHA are maintained in Australian Dollars, GOHK in Korean Won and GOHJ in Japan Yen. For consolidation purposes, assets and liabilities of these subsidiaries at reporting date are translated into Rupiah using the exchange rates at reporting date, while revenues and expenses are translated using the average rates of exchange for the year. Resulting translation adjustments are shown as part of other comprehensive income.

g. Transaksi dengan Pihak-pihak Berelasi

Pihak-pihak berelasi adalah orang atau entitas yang terkait dengan Perusahaan dan entitas anak (entitas pelapor):

a. Orang atau anggota keluarga terdekat mempunyai relasi dengan entitas pelapor jika orang tersebut:

i. memiliki pengendalian atau pengendalian bersama entitas pelapor;

ii. memiliki pengaruh signifikan entitas pelapor; atau

iii. personil manajemen kunci entitas pelapor atau entitas induk dari entitas pelapor.

b. Suatu entitas berelasi dengan entitas pelapor jika memenuhi salah satu hal berikut:

i. Entitas dan entitas pelapor adalah anggota dari kelompok usaha yang sama (artinya entitas induk, entitas anak, dan entitas anak berikutnya terkait dengan entitas lain).

ii. Satu entitas adalah entitas asosiasi atau ventura bersama dari entitas lain (atau entitas asosiasi atau ventura bersama yang merupakan anggota suatu kelompok usaha, yang mana entitas lain tersebut adalah anggotanya).

iii. Kedua entitas tersebut adalah ventura bersama dari pihak ketiga yang sama.

iv. Satu entitas adalah ventura bersama dari entitas ketiga dan entitas yang lain adalah entitas asosiasi dari entitas ketiga.

v. Entitas tersebut adalah suatu program imbalan pasca kerja untuk imbalan kerja dari salah satu entitas pelapor atau entitas yang terkait dengan entitas pelapor. Jika entitas pelapor adalah entitas yang menyelenggarakan program tersebut, maka entitas sponsor juga berelasi dengan entitas pelapor.

g. Transactions with Related Parties

A related party is a person or entity that is related to the Company and its subsidiaries (the reporting entity):

a. A person or a close member of that person's family is related to the reporting entity if that person:

i. has control or joint control over the reporting entity;

ii. has significant influence over the reporting entity; or

iii. is a member of the key management personnel of the reporting entity or of a parent of the reporting entity.

b. An entity is related to the reporting entity if any of the following conditions applies:

i. The entity, and the reporting entity are members of the same group (which means that each parent, subsidiary and fellow subsidiary is related to the others).

ii. One entity is an associate or joint venture of the other entity (or an associate or joint venture of a member of a group of which the other entity is a member).

iii. Both entities are joint ventures of the same third party.

iv. One entity is a joint venture of a third entity and the other entity is an associate of the third entity.

v. The entity is a post-employment benefit plan for the benefit of employees of either the reporting entity, or an entity related to the reporting entity. If the reporting entity is itself such a plan, the sponsoring employers are also related to the reporting entity.

vi. Entitas yang dikendalikan atau dikendalikan bersama oleh orang yang diidentifikasi dalam huruf (a).

vii. Orang yang diidentifikasi dalam huruf (a) (i) memiliki pengaruh signifikan atas entitas atau personil manajemen kunci entitas (atau entitas induk dari entitas).

Seluruh transaksi yang dilakukan dengan pihak-pihak berelasi, baik dilakukan dengan kondisi dan persyaratan dengan pihak ketiga maupun tidak, diungkapkan pada laporan keuangan konsolidasian.

h. Kas dan Setara Kas

Untuk tujuan pelaporan arus kas, kas dan setara kas terdiri dari kas, bank dan semua investasi yang jatuh tempo dalam tiga bulan atau kurang dari tanggal perolehannya dan tidak dijaminkan serta tidak dibatasi penggunaannya.

i. Persediaan

Persediaan dinyatakan berdasarkan jumlah terendah antara biaya perolehan dan nilai realisasi bersih. Biaya perolehan ditentukan dengan metode rata-rata tertimbang. Nilai realisasi bersih merupakan taksiran harga jual persediaan dikurangi beban penjualan yang diperlukan.

j. Biaya Dibayar Dimuka

Biaya dibayar dimuka diamortisasi selama masa manfaat masing-masing biaya dengan metode garis lurus.

k. Investasi Pada Entitas Asosiasi

Entitas asosiasi adalah suatu perusahaan dimana Perusahaan dan entitas anak mempunyai pengaruh yang signifikan, namun tidak mempunyai pengendalian atau pengendalian bersama, melalui partisipasi dalam pengambilan keputusan atas kebijakan finansial dan operasional *investee*.

Penghasilan dan aset dan liabilitas dari entitas asosiasi digabungkan dalam laporan keuangan konsolidasian dicatat dengan menggunakan metode ekuitas, kecuali ketika investasi diklasifikasikan sebagai dimiliki untuk dijual, sesuai dengan PSAK 58 (revisi) 2009), Aset Tidak Lancar yang Dimiliki untuk Dijual dan Operasi yang Dihentikan. Investasi pada entitas asosiasi dicatat di laporan posisi keuangan konsolidasian sebesar biaya perolehan dan selanjutnya disesuaikan untuk perubahan dalam bagian kepemilikan Perusahaan dan entitas anak atas aset bersih entitas asosiasi

vi. The entity is controlled or jointly controlled by a person identified in (a).

vii. A person identified in (a) (i) has significant influence over the entity or is a member of the key management personnel of the entity (or a parent of the entity).

All transactions with related parties, whether or not made at similar terms and conditions as those done with third parties, are disclosed in the consolidated financial statements.

h. Cash and Cash Equivalents

For cash flows presentation purposes, cash and cash equivalents comprise of cash on hand, cash in bank and all unrestricted investments with maturities of three months or less from the date of placement.

i. Inventories

Inventories are stated at the lower of cost and net realizable value. Cost is determined using the weighted average method. Net realizable value is the estimated selling price in the ordinary course of business less applicable selling expenses.

j. Prepaid Expenses

Prepaid expenses are amortized over their beneficial periods using the straight-line method.

k. Investments in Associates

An associate is an entity over which the Company and its subsidiaries is in a position to exercise significant influence, but not control or joint control, through participation in the financial and operating policy decisions of the investee.

The results of operations and assets and liabilities of associates are incorporated in these consolidated financial statements using the equity method of accounting, except when the investment is classified as held for sale, in which case, it is accounted for in accordance with PSAK 58 (Revised 2009), Non-current Assets Held for Sale and Discontinued Operations. Investments in associates are carried in the consolidated statements of financial position at cost as adjusted by post-acquisition changes in the Company and its subsidiaries' share of the net assets of the

yang terjadi setelah perolehan, dikurangi dengan penurunan nilai yang ditentukan untuk setiap investasi secara individu. Bagian Perusahaan dan entitas anak atas kerugian entitas asosiasi yang melebihi nilai tercatat dari investasi (yang mencakup semua kepentingan jangka panjang, secara substansi, merupakan bagian dari Perusahaan dan nilai investasi bersih entitas anak dalam entitas asosiasi) diakui hanya sebatas bahwa Perusahaan dan entitas anak telah mempunyai kewajiban hukum atau kewajiban konstruktif atau melakukan pembayaran atas kewajiban entitas asosiasi.

Setiap kelebihan biaya perolehan investasi atas bagian Perusahaan dan entitas anak atas nilai wajar bersih dari aset yang teridentifikasi, liabilitas dan liabilitas kontinjensi dari entitas asosiasi yang diakui pada tanggal akuisisi, diakui sebagai *goodwill*. *Goodwill* yang termasuk dalam jumlah tercatat investasi, dan efektif 1 Januari 2011 tidak lagi diamortisasi tetapi diuji penurunan nilai sebagai bagian dari investasi. Setiap kelebihan dari kepemilikan Perusahaan dan entitas anak dari nilai wajar bersih dari aset yang teridentifikasi, liabilitas dan liabilitas kontinjensi atas biaya perolehan investasi, sesudah pengujian kembali segera diakui di dalam laporan laba rugi.

Ketika Perusahaan dan entitas anak melakukan transaksi dengan entitas asosiasi, keuntungan dan kerugian dieliminasi sebesar kepentingan mereka dalam entitas asosiasi.

l. Properti Investasi

Properti investasi adalah properti (tanah atau bangunan atau bagian dari suatu bangunan atau keduanya) untuk menghasilkan *rental* atau untuk kenaikan nilai atau keduanya.

Properti investasi awalnya dinilai sebesar biaya perolehan. Selanjutnya setelah penilaian awal, properti investasi dinilai dengan menggunakan nilai wajar. Keuntungan atau kerugian yang timbul dari perubahan nilai wajar diakui pada laporan laba rugi pada saat terjadinya.

m. Aset Tetap

Pesawat, tanah dan bangunan dinyatakan berdasarkan nilai revaluasi yang merupakan nilai wajar pada tanggal revaluasi dikurangi akumulasi penyusutan dan akumulasi rugi penurunan nilai yang terjadi setelah tanggal revaluasi. Revaluasi dilakukan dengan keteraturan yang memadai untuk memastikan bahwa jumlah tercatat tidak berbeda secara material dari jumlah yang ditentukan dengan menggunakan nilai wajar pada tanggal laporan posisi keuangan.

associate, less any impairment in the value of the individual investments. Losses of the associates in excess of the Company and its subsidiaries' interest in those associates (which includes any long-term interests that, in substance, form part of the Company and its subsidiaries' net investment in the associate) are recognized only to the extent that the Company and its subsidiaries have incurred legal or constructive obligations or made payments on behalf of the associate.

Any excess of the cost of acquisition over the Company and its subsidiaries' share of the net fair value of identifiable assets, liabilities and contingent liabilities of the associate recognized at the date of acquisition, is recognized as goodwill. Goodwill is included within the carrying amount of the investment and, effective January 1, 2011, is no longer amortized but assessed for impairment as part of that investment. Any excess of the Company and its subsidiaries' share of the net fair value of the identifiable assets, liabilities and contingent liabilities over the cost of acquisition, after reassessment, are recognised immediately in profit or loss.

When the Company and its subsidiaries transact with an associate, profits and losses are eliminated to the extent of their interest in the relevant associate.

l. Investment Properties

Investment properties are properties (land or a building – or part of a building – or both) held to earn rentals or for capital appreciation or both.

Investment properties are recorded initially at cost. Subsequent to initial recognition, investment properties are measured at fair value. Gains and losses arising from changes in fair value are recognized in profit or loss in the period in which they arise.

m. Property and Equipment

Aircraft, land and buildings are stated at their revalued amounts, being the fair value at the date of revaluation, less any subsequent accumulated depreciation and subsequent accumulated impairment losses. Revaluation is made with sufficient regularity to ensure that the carrying amount does not differ materially from that which would be determined using fair value at the reporting date.

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

Any revaluation increase arising on the revaluation of such aircraft, land and buildings is credited to the revaluation surplus in other comprehensive income, except to the extent that it reverses a revaluation decrease, for the same asset which was previously recognized in profit or loss, in which case the increase is credited to profit and loss to the extent of the decrease previously charged. A decrease in carrying amount arising on the revaluation of such aircraft, land and buildings is charged to profit or loss to the extent that it exceeds the balance, if any, held in the properties revaluation reserve relating to a previous revaluation of such aircraft, land and buildings.

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

The revaluation surplus included in properties revaluation reserve in respect of aircrafts, land and buildings is directly transferred to retained earnings when the asset is derecognized.

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

Aircraft assets are depreciated using the straight-line method to an estimated residual value based on their estimated useful lives, as follows:

	Tahun/ *Years*	
Rangka Pesawat	18 - 20	Airframe
Mesin	18 - 20	Engine
Simulator	10	Simulator
Rotable parts	12	Rotable parts
Aset pemeliharaan		Maintenance assets
Inspeksi rangka pesawat	Periode inspeksi berikut/ *Next inspection period*	Airframe inspection
Overhaul mesin	Periode overhaul berikut/ *Next overhaul period*	Engine overhaul

Aset tetap non pesawat kecuali tanah dan bangunan dicatat berdasarkan harga perolehan dikurangi akumulasi penyusutan dan penurunan nilai jika ada dan disusutkan dengan metode garis lurus selama masa manfaat aset tesebut, sebagai berikut:

Non aircraft assets except land and buildings, are stated at cost less accumulated depreciation and impairment, if any and are depreciated using the straight-line method based on the estimated useful lives of the asset, as follows:

	Tahun/ *Years*	
Bangunan dan prasarana	40	Buildings and infrastructure
Kendaraan	3 - 5	Vehicles
Aset tetap lainnya	2 - 10	Other fixed assets

Tanah tidak disusutkan.

Land is not depreciated.

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

Assets held under finance lease are depreciated based on the same estimated useful life with owned assets or over the lease period which ever is shorter.

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

The estimated useful lives, residual values and depreciation method are reviewed at least each year end and the effect of any changes in estimate is accounted for on a prospective basis.

Beban pemeliharaan dan perbaikan dibebankan pada laporan laba rugi komprehensif konsolidasian pada saat terjadinya. Biaya-biaya lain yang terjadi selanjutnya yang timbul untuk menambah, mengganti atau memperbaiki aset tetap dicatat sebagai biaya perolehan aset jika dan hanya jika besar kemungkinan manfaat ekonomis di masa depan berkenaan dengan aset tersebut akan mengalir ke entitas dan biaya perolehan aset dapat diukur secara andal. Apabila aset tetap tidak digunakan lagi atau dijual, maka nilai tercatat dikeluarkan dari laporan keuangan konsolidasian dan keuntungan atau kerugian yang dihasilkan diakui dalam laporan laba rugi.

The cost of maintenance and repairs is charged to operations as incurred. Other costs incurred subsequently to add to, replace part of, or service an item of property, plant and equipment, are recognized as asset if, and only if it is probable that future economic benefits associated with the item will flow to the entity and the cost of the item can be measured reliably. When assets are retired or otherwise disposed of, their carrying amount is removed from the consolidated financial statement and the resulting gains or losses recognized in profit or loss.

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

Construction in progress is stated at cost which includes borrowing costs during construction on debts incurred to finance the construction. Construction in progress is transferred to the respective property and equipment account when complete and ready to use.

Pinjaman yang tidak spesifik digunakan untuk perolehan aset tertentu, jumlah biaya pinjaman yang dikapitalisasi tertentu terhadap jumlah pengeluaran untuk perolehan aset tersebut. Tingkat kapitalisasi adalah rata-rata tertimbang dari biaya pinjaman terhadap saldo pinjaman terkait selama periode tersebut, tidak termasuk jumlah pinjaman yang spesifik digunakan untuk perolehan aset tertentu lainnya.

For borrowings that are not specific to the acquisition of a qualifying asset, the amount capitalized is determined by applying a capitalization rate to the expenditures on qualifying asset. The capitalization rate is the weighted average of the borrowing costs applicable to the total borrowings outstanding during the period, excluding borrowings directly attributable to financing other qualifying assets.

Aset tetap dalam rangka bangun, kelola dan alih dinyatakan berdasarkan biaya perolehan setelah dikurangi akumulasi penyusutan. Penyusutan dihitung dengan menggunakan metode garis lurus selama 20 - 30 tahun.

Properties under BOT are stated at cost, less accumulated depreciation. Depreciation is computed using the straight-line method over 20 - 30 years.

n. Aset Tidak Lancar Tersedia Untuk Dijual

Efektif tanggal 1 Januari 2011, PSAK 58 (Revisi 2009), Aset Tidak Lancar yang Dimiliki untuk Dijual dan Operasi yang Dihentikan menyatakan bahwa aset tidak lancar dan kelompok yang akan dijual harus diklasifikasikan sebagai dimiliki untuk dijual jika jumlah tercatatnya akan dipulihkan terutama melalui transaksi penjualan daripada melalui penggunaan yang berkelanjutan. Kondisi ini dapat terpenuhi hanya ketika penjualan sangat mungkin dan aset tidak lancar (atau kelompok yang akan dijual) tersedia untuk dijual segera dalam kondisi sekarang. Manajemen harus berkomitmen terhadap penjualan tersebut, yang diharapkan untuk memenuhi syarat untuk pengakuan sebagai penjualan dalam satu tahun dari tanggal klasifikasi.

n. Non Current Assets Held For Sale

Effective January 1, 2011, PSAK 58 (Revised 2009), Non current Assets Held for Sale and Discontinued Operations requires non current assets and disposal groups to be classified as held for sale if their carrying amount will be recovered principally through a sale transaction rather than through continuing use. This condition is regarded as met only when the sale is highly probable and the non current asset (or disposal group) is available for immediate sale in its present condition. Management must be committed to the sale, which should be expected to qualify for recognition as a completed sale within one year from the date of classification.

Aset tidak lancar (dan kelompok yang akan dijual) diklasifikasikan sebagai dimiliki untuk dijual diukur sebesar jumlah terendah dari jumlah tercatat sebelumnya dan nilai wajar dikurangi biaya penjualannya.

Non current assets (and disposal groups) classified as held for sale are measured at the lower of their previous carrying amount and fair value less costs to sell.

o. Penurunan Nilai Aset Non Keuangan

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

Perkiraan jumlah yang dapat diperoleh kembali adalah nilai tertinggi antara harga jual bersih atau nilai pakai. Jika jumlah yang dapat diperoleh kembali dari aset non-keuangan (unit penghasil kas) kurang dari nilai tercatatnya, nilai tercatat aset (unit penghasil kas) dikurangi menjadi sebesar nilai yang dapat diperoleh kembali dan rugi penurunan nilai diakui langsung ke laba rugi kecuali aset tersebut dicatat sebesar nilai revaluasi, di mana kerugian penurunan nilai diperlakukan sebagai penurunan revaluasi.

Kebijakan akuntansi untuk penurunan nilai aset keuangan diungkapkan dalam Catatan 3x.

o. Impairment of Non-Financial Asset

At reporting dates, the Company and its subsidiaries review the carrying amount of non-financial assets to determine whether there is any indication that those assets have suffered an impairment loss. If any such indication exists, the recoverable amount of the asset is estimated in order to determine the extent of the impairment loss (if any). Where it is not possible to estimate the recoverable amount of an individual asset, the Company and its subsidiaries estimate the recoverable amount of the cash generating unit to which the asset belongs.

Estimated recoverable amount is the higher of net selling price or value in use. If the recoverable amount of a non-financial asset (cash generating unit) is less than its carrying amount, the carrying amount of the asset (cash generating unit) is reduced to its recoverable amount and an impairment loss is recognized immediately against earnings unless the relevant asset is carried at revaluation amount, in which the impairment loss is treated as revaluation decrease.

Accounting policy for impairment of financial assets is disclosed in Note 3x.

p. Sewa

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

Sebagai *Lessee*

Aset yang diperoleh melalui sewa pembiayaan dicatat pada awal masa sewa sebesar nilai wajar aset sewaan Perusahaan dan entitas anak yang ditentukan pada awal kontrak atau, jika lebih rendah, sebesar nilai kini dari pembayaran sewa minimum. Liabilitas kepada lessor disajikan di dalam laporan posisi keuangan sebagai liabilitas sewa pembiayaan.

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

p. Leases

Leases are classified as finance leases whenever the terms of the lease transfer substantially all the risks and rewards of ownership to the lessee. All other leases, which do not meet these criteria, are classified as operating leases.

As Lessee

Assets held under finance leases are initially recognized as assets of the Company and subsidiaries at their fair value at the inception of the lease or, if lower, at the present value of the minimum lease payments. The corresponding liability to the lessor is included in the financial position as a finance lease obligation.

Lease payments are apportioned between finance charges and reduction of the lease obligation so as to achieve a constant rate of interest on the remaining balance of the liability. Finance charges are charged directly to profit or loss. Contingent rentals are recognized as expenses in the periods in which they are incurred.

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

Operating lease payments are recognized as an expense on a straight-line basis over the lease term, except where another systematic basis is more representative of the time pattern in which economic benefits from the leased asset are consumed. Contingent rentals arising under operating leases are recognized as an expense in the period in which they are incurred.

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

In the event that lease incentives are received to enter into operating leases, such incentives are recognized as a liability. The aggregate amount of incentives is recognized as a reduction of rental expense on a straight-line basis, except where another systematic basis is more representative of the time pattern in which economic benefits from the leased asset are consumed.

Jual dan Sewa–Balik

Sale and Leaseback

Aset yang dijual berdasarkan transaksi jual dan sewa-balik diperlakukan sebagai berikut:

Assets sold under a sale and leaseback transaction are accounted for as follows:

- Jika suatu transaksi jual dan sewa-balik merupakan sewa pembiayaan, selisih lebih hasil penjualan diatas nilai tercatat, tidak segera diakui sebagai pendapatan tetapi ditangguhkan dan diamortisasi selama masa sewa.

- If the sale and leaseback transaction results in a finance lease, any excess of sales proceeds over the carrying amount of the asset is deferred and amortized over the lease term.

- Jika transaksi jual dan sewa-balik merupakan sewa operasi dan transaksi tersebut dilakukan pada nilai wajar, maka laba atau rugi diakui segera. Jika harga jual dibawah nilai wajar, maka laba atau rugi diakui segera, kecuali rugi tersebut dikompensasikan dengan pembayaran sewa masa depan yang lebih rendah dari harga pasar, maka rugi tersebut ditangguhkan dan diamortisasi secara proporsional dengan pembayaran sewa selama periode penggunaan aset. Jika harga jual diatas nilai wajar, selisih lebih diatas nilai wajar tersebut ditangguhkan dan diamortisasi selama periode penggunaan aset.

- If the sale and leaseback transaction results in an operating lease, and the transaction is established at fair value, any profit or loss is recognized immediately. If the sale price is below fair value, any profit or loss is recognized immediately except that, if the loss is compensated by future lease payments at below market price, it is deferred and amortized in proportion to the lease payments over the period for which the asset is expected to be used. If the sale price is above fair value, the excess over fair value is deferred and amortized over the period for which the asset is expected to be used.

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

For operating leases, if the fair value at the time of a sale and leaseback transaction is less than the carrying amount of the asset, a loss equal to the amount of the difference between the carrying amount and fair value is recognized immediately.

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

For finance leases, no such adjustment is necessary unless there has been an impairment in value, in which case the carrying amount is reduced to recoverable amount.

q. Biaya Pemeliharaan Pesawat

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

Bila terdapat komitmen untuk perawatan pesawat sesuai yang diatur dalam perjanjian sewa operasi, penyisihan diakui selama jangka waktu sewa atas liabilitas pengembalian sesuai yang dipersyaratkan dalam perjanjian tersebut. Penyisihan dibuat berdasarkan pengalaman historis, petunjuk pabrik dan, jika relevan, Liabilitas kontrak untuk menentukan nilai sekarang dari perkiraan biaya masa depan dari inspeksi rangka pesawat dan perbaikan mesin.

Biaya perbaikan dan pemeliharaan lainnya dibebankan pada saat terjadinya.

r. Beban Tangguhan

Biaya-biaya lain yang memenuhi kriteria pengakuan aset akan ditangguhkan dan diamortisasi dengan metode garis lurus berdasarkan masa manfaatnya.

s. Pengakuan Pendapatan dan Beban

Penjualan tiket penumpang dan jasa kargo awalnya diakui sebagai pendapatan diterima dimuka transportasi. Pendapatan operasional diakui pada saat penerbangan telah dilakukan. Penjualan didalamnya termasuk juga atas pemulihan *surcharges* selama tahun berjalan.

Pendapatan jasa perbaikan dan pemeliharaan pesawat atas kontrak jangka pendek diakui pada saat jasa diserahkan kepada langganan. Pendapatan jasa perbaikan dan pemeliharaan pesawat atas kontrak jangka panjang diakui dengan menggunakan metode persentase penyelesaian.

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

Pendapatan bunga diakru berdasarkan waktu terjadinya dengan acuan jumlah pokok terhutang dan tingkat bunga yang sesuai.

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

Beban diakui pada saat terjadi atau sesuai dengan masa manfaatnya.

q. Heavy Maintenance Costs of Aircraft

Major airframe inspection cost relating to heavy maintenance visit and engine overhauls for owned aircraft and those held on finance lease is capitalized and amortized over the period until the next expected major inspection or overhaul.

If there is a commitment related to maintenance of aircraft held under operating lease arrangements, a provision is made during the lease term for the lease return obligations specified within those lease agreements. The provision is made based on historical experience, manufacturers' advice and if relevant, contractual obligations, to determine the present value of the estimated future major airframe inspections cost and engine overhauls.

All other repair and maintenance costs are expensed as incurred.

r. Deferred Charges

Other charges that meet the asset recognition criteria are deferred and amortized using the straight-line method over their beneficial periods.

s. Revenue and Expense Recognition

Passenger ticket and cargo waybill sales are initially recorded as unearned transportation revenue. Revenue is recognized when transportation service is rendered. Revenue also includes recoveries from surcharges during the year.

Revenue from short-term aircraft maintenance and overhaul contract is recognized when the service is rendered. Revenue from long-term aircraft maintenance and overhaul contracts is recognized using the percentage-of-completion method.

Revenues from hotels, catering, travel agency services, reservation system services and other services related to flight operations are recognized when the services are rendered.

Interest revenue is accrued on time basis, by reference to the principal outstanding and at the applicable interest rate.

Dividend income from investment in shares is recognized when the shareholders' rights to receive such dividend have been established.

Expenses are recognized when incurred.

t. *Frequent Flyer Program*

Perusahaan menyelenggarakan program "*Garuda Frequent Flyer*" yang menyediakan penghargaan perjalanan kepada anggotanya berdasarkan akumulasi jarak tempuh. Sebagian pendapatan penumpang diatribusikan terhadap penghargaan perjalanan yang diestimasi dan dihitung berdasarkan ekpektasi penggunaan penghargaan tersebut, ditangguhkan sampai penghargaan digunakan dan dicatat sebagai pendapatan ditangguhkan. Penghargaan yang tidak digunakan diakui sebagai pendapatan pada saat masa berlaku habis.

t. Frequent Flyer Program

The Company operates a frequent flyer program called "Garuda Frequent Flyer" that provides travel awards to its members based on accumulated mileage. A portion of passenger revenue attributable to the award of frequent flyer benefits, estimated based on expected utilization of these benefits, is deferred until they are utilized. These deferments of the revenue is recorded as unearned revenue on the financial position. Any remaining unutilized benefits are recognized as revenue upon expiry.

u. Imbalan Pasca-kerja dan Imbalan Kerja Jangka Panjang

Imbalan Pasca-Kerja

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

Jumlah yang diakui sebagai liabilitas imbalan pasca-kerja di laporan posisi keuangan konsolidasian merupakan nilai kini liabilitas imbalan pasca-kerja disesuaikan dengan keuntungan dan kerugian aktuarial belum diakui dan biaya jasa lalu belum diakui, dan dikurangi dengan nilai wajar aset program.

Imbalan Kerja Jangka Panjang

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

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

u. Post-Employment Benefits and Long-Term Benefits

Post-Employment Benefits

Post-employment benefits are determined using the Projected Unit Credit Method. The accumulated unrecognized actuarial gains and losses that exceed 10% of the greater of the present value of the defined benefit obligations and the fair value of plan assets, is recognized on straight-line basis over the expected average remaining service years of the participating employees. Past service cost is recognized immediately to the extent that the benefits are already vested, and otherwise is amortized on a straight-line basis over the average period until the benefits become vested.

The employee benefits obligation recognized in the consolidated financial position represents the present value of the defined benefit obligation as adjusted for unrecognized actuarial gains and losses and unrecognized past service cost, and reduced by the fair value of plan assets.

Long-Term Benefits

Long-term benefits are determined using the Projected Unit Credit Method. Past service cost and actuarial gains (losses) are recognized immediately in the current operations.

The long-term employee benefit obligation recognized in the consolidated financial positions represents the present value of the defined benefit obligation.

v. Provisi

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

v. Provision

Provisions are recognized when the Company and its subsidiaries have a present obligation (legal or constructive) as a result of a past event, it is probable that the Company and its subsidiaries will be required to settle the obligation, and a reliable estimate can be made of the amount of the obligation.

Jumlah diakui sebagai provisi merupakan taksiran terbaik yang diharuskan menyelesaikan liabilitas kini pada akhir periode pelaporan, dengan memperhatikan unsur risiko dan ketidakpastian yang melekat pada liabilitas tersebut. Provisi diukur menggunakan estimasi arus kas untuk menyelesaikan liabilitas kini dengan jumlah tercatatnya sebesar nilai kini dari arus kas tersebut.

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

The amount recognized as a provision is the best estimate of the consideration required to settle the obligation at the end of the reporting period, taking into account the risks and uncertainties surrounding the obligation. Where a provision is measured using the cash flows estimated to settle the present obligation, its carrying amount is the present value of those cash flows.

When some or all of the economic benefits required to settle a provision are expected to be recovered from a third party, the receivable is recognized as an asset if it is virtually certain that reimbursement will be received and the amount of the receivable can be measured reliably.

w. Pajak Penghasilan

Beban pajak kini ditentukan berdasarkan laba kena pajak dalam tahun yang bersangkutan yang dihitung berdasarkan tarif pajak yang berlaku.

Aset dan liabilitas pajak tangguhan diakui atas konsekuensi pajak periode mendatang yang timbul dari perbedaan jumlah tercatat aset dan liabilitas menurut laporan keuangan dengan dasar pengenaan pajak aset dan liabilitas. Liabilitas pajak tangguhan diakui untuk semua perbedaan temporer kena pajak dan aset pajak tangguhan diakui untuk perbedaan temporer yang boleh dikurangkan, sepanjang besar kemungkinan dapat dimanfaatkan untuk mengurangi laba kena pajak pada masa datang.

Aset dan liabilitas pajak tangguhan diukur dengan menggunakan tarif pajak yang diekspektasikan berlaku dalam periode ketika liabilitas diselesaikan atau aset dipulihkan dengan tarif pajak (dan peraturan pajak) yang telah berlaku atau secara substantif telah berlaku pada akhir periode pelaporan.

Pengukuran aset dan liabilitas pajak tangguhan mencerminkan konsekuensi pajak yang sesuai dengan cara Perusahaan dan entitas anak ekspektasikan, pada akhir periode pelaporan, untuk memulihkan atau menyelesaikan jumlah tecatat aset dan liabilitasnya.

Jumlah tercatat aset pajak tangguhan dikaji ulang pada akhir periode pelaporan dan dikurangi jumlah tercatatnya jika kemungkinan besar laba kena pajak tidak lagi tersedia dalam jumlah yang memadai untuk mengkompensasikan sebagian atau seluruh aset pajak tangguhan tersebut.

w. Income Tax

Current tax expense is determined based on the taxable income for the year computed using the prevailing tax rates.

Deferred tax assets and liabilities are recognized for the future tax consequences attributable to differences between the financial statement carrying amounts of assets and liabilities and their respective tax bases. Deferred tax liabilities are recognized for all taxable temporary differences and deferred tax assets are recognized for deductible temporary differences to the extent that it is probable that taxable income will be available in future periods against which the deductible temporary differences can be utilized.

Deferred tax assets and liabilities are measured at the tax rates that are expected to apply in the period in which the liability is settled or the asset realized, based on the tax rates (and tax laws) that have been enacted, or substantively enacted, by the end of the reporting period.

The measurement of deferred tax assets and liabilities reflects the consequences that would follow from the manner in which the Company and its subsidiaries expect, at the end of the reporting period, to recover or settle the carrying amount of their assets and liabilities.

The carrying amount of deferred tax asset is reviewed at the end of each reporting period and reduced to the extent that it is no longer probable that sufficient taxable profits will be available to allow all or part of the asset to be recovered.

Aset dan liabilitas pajak tangguhan saling hapus ketika entitas memiliki hak yang dapat dipaksakan secara hukum untuk melakukan saling hapus aset pajak kini terhadap liabilitas pajak kini dan ketika aset pajak tangguhan dan liabilitas pajak tangguhan terkait dengan pajak penghasilan yang dikenakan oleh otoritas perpajakan serta Perusahaan dan entitas anak yang bermaksud untuk memulihkan aset dan liabilitas pajak kini dengan dasar neto.

Deferred tax assets and liabilities are offset when there is legally enforceable right to set off current tax assets against current tax liabilities and when they relate to income taxes levied by the same taxation authority and the Company and its subsidiaries intend to settle their current tax assets and current tax liabilities on a net basis.

Pajak kini dan pajak tangguhan diakui sebagai beban atau penghasilan dalam laba atau rugi, kecuali sepanjang pajak penghasilan yang berasal dari transaksi atau kejadian yang diakui, diluar laba atau rugi (baik dalam pendapatan komprehensif lain maupun secara langsung di ekuitas), dalam hal tersebut pajak juga diakui di luar laba atau rugi.

Current and deferred tax are recognized as an expense or income in profit or loss, except when they relate to items that are recognized outside of profit or loss (whether in other comprehensive income or directly in equity), in which case the tax is also recognized outside of profit or loss.

x. Aset Keuangan

Seluruh aset keuangan yang diakui dan yang tidak diakui pada tanggal pembelian atau penjualan suatu aset keuangan diatur dalam kontrak yang dimana persyaratan periode yang diperlukan aset keuangan ditentukan oleh pasar, dan pengukuran awal dengan menggunakan nilai wajar ditambah dengan biaya-biaya transaksi, kecuali aset keuangan itu diklasifikasikan sebagai "nilai wajar melalui laporan laba rugi" yang mana dari awal diukur sebesar nilai wajar.

Aset keuangan Perusahaan dan entitas anak diklasifikasikan sebagai berikut:

- Nilai wajar pada laporan laba rugi

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

- Pinjaman dan piutang

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

x. Financial Assets

All financial assets are recognized and derecognized on trade date where the purchase or sale of a financial asset is under a contract whose terms require delivery of the financial asset within the timeframe established by the market concerned, and are initially measured at fair value plus transaction costs, except for those financial assets classified as at fair value through profit or loss, which are initially measured at fair value.

The Company and its subsidiaries' financial assets are classified as follows:

- Fair value through profit or loss

  Financial derivatives are classified in this category unless designated as hedging derivatives. Gain or loss on non-hedging derivative is recognized in profit or loss;

- Loans and receivables

  Cash in banks, time deposits, maintenance reserve funds and security deposits on operating leases, trade and other receivables that have fixed or determinable payments that are not quoted in active market, are classified in this category. Loans and receivables are measured at amortized cost using the effective interest method, less impairment. Interest is recognized by applying the effective interest method, except for short term receivable where the recognition or interest would be immaterial.

- Tersedia untuk dijual

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

- Available for sale

  Long-term investments in shares, except investments in associates, are classified in this category. As there is no active market for these investments and the fair value cannot be reliably measured, these investments are measured at cost, less impairment.

Metode bunga efektif

Metode bunga efektif adalah metode yang digunakan untuk menghitung biaya perolehan yang diamortisasi dari instrumen keuangan dan mengalokasikan pendapatan bunga atau beban bunga selama periode terkait.

Tingkat bunga efektif adalah tingkat bunga yang secara tepat mendiskontokan estimasi penerimaan atau pembayaran kas masa depan (termasuk semua biaya yang dibayar atau diterima yang merupakan bagian tak terpisahkan dari suku bunga efektif, biaya transaksi dan premium atau diskonto lainnya), selama perkiraan umur dari instrumen keuangan, atau jika lebih tepat, digunakan periode yang lebih pendek atas nilai tercatat bersih pada pengakuan awal.

Pendapatan diakui berdasarkan suku bunga efektif untuk instrumen keuangan selain instrumen keuangan yang dinilai pada nilai wajar melalui laporan laba rugi.

Effective interest method

The effective interest method is a method of calculating the amortized cost of a financial instrument and of allocating interest income over the relevant period.

The effective interest rate is the rate that exactly discounts estimated future cash receipts (including all fees and points paid or received that form an integral part of the effective interest rate, transaction costs and other premiums or discounts) through the expected life of the financial instrument, or, where appropriate, a shorter period to the net carrying amount on initial recognition.

Income is recognized on an effective interest basis for financial instruments other than those financial instruments assessed as at fair value through profit or loss.

Penurunan nilai aset keuangan

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

Impairment of financial assets

Financial assets, other than those at fair value through profit and loss (FVTPL), are assessed for indicators of impairment at each reporting date. Financial assets are impaired where there is objective evidence that, as a result of one or more events that occurred after the initial recognition of the financial asset, the estimated future cash flows of the investment have been impacted.

- Aset keuangan diukur pada *amortized cost*

  Dalam penentuan apakah terdapat bukti objektif bahwa kerugian atas penurunan nilai telah terjadi atas aset keuangan, manajemen mempertimbangkan beberapa faktor seperti, pengalaman kolektibilitas pembayaran di masa lalu, kegagalan atau peningkatan signifikan atas jumlah pembayaran tertunda atas kredit rata-rata sebelumnya, termasuk yang diakui kesulitan keuangan debitur.

- Financial assets measured at amortized cost

  In determing whether there is an objective evidence that impairment loss has been incurred on financial assets, management considers factors such as historical experience of collecting payments, default or significant increase in the number of delayed payments in the portfolio past the average credit period, as well as significant financial difficulty of the debtor.

Untuk aset keuangan yang diukur pada biaya perolehan diamortisasi, penurunan nilai adalah sebesar perbedaan antara nilai tercatat dengan nilai kini estimasi arus kas masa depan yang, didiskonto dengan tingkat suku bunga efektif awal dari aset keuangan tersebut.

Nilai tercatat aset keuangan diturunkan secara langsung melalui kerugian penurunan nilai untuk seluruh aset keuangan, kecuali untuk piutang usaha dan piutang lain-lain dimana nilai tercatat diturunkan melalui akun penyisihan. Bila piutang usaha atau piutang lain-lain tidak tertagih, piutang dihapuskan terhadap akun penyisihan. Pemulihan di kemudian hari dari jumlah yang dihapuskan sebelumnya, dikreditkan terhadap akun penyisihan. Perubahan nilai tercatat akun penyisihan diakui dalam laporan laba rugi komprehensif.

- Aset keuangan diukur pada biaya, dikurangi kerugian penurunan nilai

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

Penghentian pengakuan aset keuangan

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

For financial assets carried at amortized cost, the amount of the impairment is the difference between the asset's carrying amount and the present value of estimated future cash flows, discounted at the financial assets original effective interest rate.

The carrying amount of the financial asset is reduced by the impairment loss directly for all financial assets with the exception of receivables, where the carrying amount is reduced through the use of an allowance account. When a receivable is considered uncollectible, it is written off against the allowance account. Subsequent recoveries of amounts previously written off are credited against the allowance account. Changes in the carrying amount of the allowance account are recognized in profit or loss.

- Financial assets measured at cost, less impairment

  If there is objective evidence that impairment loss has been incurred on financial assets measured at cost, such as significant financial difficulty of the issuer or adverse changes in the environment the issuer operates, impairment loss is measured as the difference between the asset carrying amount and the present value of estimated future cash flows discounted at the current market rate of return for a similar financial asset. Such impairment losses are not reversed in subsequent period.

Derecognition of financial assets

The Company and its subsidiaries derecognize a financial asset only when the contractual rights to the cash flows from the asset expire, or when it transfers the financial asset and substantially all the risks and rewards of ownership of the asset to another entity. If the Company and its subsidiaries neither transfers nor retains substantially all the risks and rewards of ownership and continues to control the transferred asset, the Company and its subsidiaries recognize their retained interest in the asset and an associated liability for amounts they may have to pay. If the Company and its subsidiaries retain substantially all the risks and rewards of ownership of a transferred financial asset, the Company and its subsidiaries continue to recognize the financial asset and also recognize a collateralized borrowing for the proceeds received.

Saling hapus Aset dan Liabilitas Keuangan

Perusahaan dan entitas anak hanya *offset* aset dan liabilitas keuangan dan menyajikan nilai bersih pada laporan posisi keuangan yang mana mereka:

- saat ini memiliki hak hukum ditegakkan untuk menonaktifkan jumlah yang diakui, dan
- berniat baik untuk menyelesaikan secara bersih, atau untuk merealisasikan aset dan menyelesaikan liabilitas secara bersamaan.

y. Liabilitas Keuangan dan Instrumen Ekuitas

Klasifikasi sebagai liabilitas atau ekuitas

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

Instrumen ekuitas

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

Liabilitas keuangan lainnya

Utang bank, utang jangka panjang, utang usaha dan utang lainnya pada awalnya dinilai berdasarkan nilai wajar, setelah dikurangi biaya transaksi, dan selanjutnya dinilai berdasarkan biaya perolehan yang diamortisasi, dengan menggunakan metode suku bunga efektif, dan beban bunga diakui berdasarkan suku bunga efektif.

Penghentian pengakuan liabilitas keuangan

Liabilitas keuangan dihentikan pengakuannya jika, dan hanya jika, liabilitas Perusahaan dan entitas anak telah dilepaskan, dibatalkan atau kadaluarsa.

z. Instrumen Keuangan Derivatif

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

Netting of Financial Assets and Financial Liabilities

The Company and its subsidiaries only offset financial assets and liabilities and present the net amount in the statement of financial position where they:

- currently have a legal enforceable right to set off the recognized amount; and
- intend either to settle on a net basis, or to realize the asset and settle the liability simultaneously.

y. Financial Liabilities and Equity Instruments

Classification as debt or equity

Financial liabilities and equity instruments issued by the Company and its subsidiaries are classified according to the substance of the contractual arrangements entered into and the definitions of a financial liability and an equity instrument.

Equity instruments

An equity instruments is any contract that evidences a residual interest in the assets of the Company and its subsidiaries after deducting all of its liabilities. Equity instruments are recorded at the proceeds received, net of direct issue costs.

Other financial liabilities

Bank loans, long-term loans, and trade and other payables are initially measured at fair value, net of transaction costs, and are subsequently measured at amortized cost, using the effective interest rate method, with interest expense recognized on an effective yield basis.

Derecognition of financial liabilities

The Company and its subsidiaries derecognize financial liabilities when, and only when, their obligations are discharged, cancelled or expired.

z. Derivative Financial Instruments

Derivatives are initially recognized at fair value at the date the derivative contract is entered into and are subsequently measured to their fair value at each reporting date. The accounting for subsequent changes in fair value depends on whether the derivative is designated as a hedging instrument, and if so, the nature of the item being hedged.

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

Changes in fair value of derivative financial instruments that are designated as effective hedges of future cash flows are recognized as part of other comprehensive income and the ineffective portion is recognized immediately in earnings. If the hedged transaction results in the recognition of an asset or liability, the accumulated gains and losses under other comprehensive income are reclassified into earnings in the same period in which the related asset or liability affects earnings. For hedges that do not result in the recognition of an asset or liability, amounts deferred in other comprehensive income are recognized in earnings in the same period in which the hedged item affects profit or loss.

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

For an effective hedge of an exposure to changes in the fair value, the hedged item is adjusted for changes in fair value attributable to the risk being hedged and such changes are recognized immediately in earnings.

aa. Laba per Saham

Laba per saham dasar di hitung dengan membagi laba bersih residual dengan jumlah rata-rata tertimbang saham yang beredar pada tahun yang bersangkutan.

Laba per saham dilusian dihitung dengan membagi laba bersih residual dengan jumlah rata-rata tertimbang saham biasa yang telah disesuaikan dengan dampak dari semua efek berpotensi saham biasa yang dilutif.

aa. Earning per Share

Basic earnings per share is computed by dividing net income by the weighted average number of shares outstanding during the year.

Diluted earnings per share is computed by dividing net income by the weighted average number of shares outstanding as adjusted for the effects of all dilutive potential ordinary shares.

bb. Informasi Segmen

Efektif 1 Januari 2011, PSAK 5 (Revisi 2009) mengharuskan segmen operasi diidentifikasi berdasarkan laporan internal mengenai komponen dari Perusahaan dan entitas anak yang secara regular di*review* oleh "pengambil keputusan operasional" dalam rangka mengalokasikan sumber daya dan menilai kinerja segmen operasi. Sebaliknya, standar sebelumnya mengharuskan Perusahaan dan entitas anak mengidentifikasi dua segmen (bisnis dan geografis), menggunakan pendekatan risiko dan pengembalian.

bb. Segment Information

Effective January 1, 2011, PSAK 5 (Revised 2009) requires operating segments to be identified on the basis of internal reports about components of the Company and its subsidiaries that are regularly reviewed by the chief operating decision maker in order to allocate resources to the segments and to assess their performances. In contrast, the predecessor standard required the Company and its subsidiaries to identify two sets of segments (business and geographical), using a risks and returns approach.

Segmen operasi adalah suatu komponen dari entitas:

a) yang terlibat dalam aktivitas bisnis yang mana memperoleh pendapatan dan menimbulkan beban (termasuk pendapatan dan beban terkait dengan transaksi dengan komponen lain dari entitas yang sama);

b) yang hasil operasinya dikaji ulang secara regular oleh pengambil keputusan operasional untuk membuat keputusan tentang sumber daya yang dialokasikan pada segmen tersebut dan menilai kinerjanya; dan

c) dimana tersedia informasi keuangan yang dapat dipisahkan.

Informasi yang digunakan oleh pengambil keputusan operasional dalam rangka alokasi sumber daya dan penillaian kinerja mereka terfokus pada kategori dari setiap produk, yang menyerupai informasi segmen usaha yang dilaporkan di periode sebelumnya.

An operating segment is a component of an entity:

a) that engages in business activities from which it may earn revenue and incur expenses (including revenue and expenses relating to the transaction with other components of the same entity);

b) whose operating results are reviewed regularly by the entity's chief operating decision maker to make decision about resources to be allocated to the segments and assess its performance; and

c) for which discrete financial information is available.

Information reported to the chief operating decision maker for the purpose of resource allocation and assessment of their performance is more specifically focused on the category of each product, which is similar to the business segment information reported in the prior periods.

cc. Aset Takberwujud

Lisensi dan perangkat lunak yang diperoleh dikapitalisasi berdasarkan biaya-biaya yang terjadi untuk memperoleh dan menpersiapkannya hingga siap digunakan. Biaya-biaya ini diamortisasi dengan menggunakan metode garis lurus berdasarkan estimasi manfaat 3 – 8 tahun.

cc. Intangible Assets

Software and licenses are capitalized on the basis of the cost incurred to acquire and to prepare the assets for its intended use. These costs are amortized using the straight-line method over the estimated useful life of 3 – 8 years.

dd. *Manufacturer's Incentive*

Perusahaan mendapatkan kredit dari vendor sehubungan dengan perolehan atas peralatan udara tertentu. Berdasarkan sifatnya, kredit ini akan dicatat sebagai pengurang biaya perolehan atas peralatan udara tersebut. Kredit ini akan diselesaikan baik dengan pengembalian uang untuk pembelian selanjutnya atau saling hapus dengan tagihan dari vendor tersebut.

dd. Manufacturer's Incentive

The Company receives credits from vendors in connection with the acquisition of certain avionic equipments. Depending on their nature, these credits are recorded as a reduction to the cost of the related avionic equipments. The credits are either settled as cash back on subsequent purchases or net-off with payable of vendors.

ee. Program Opsi Saham Karyawan dan Manajemen

Perusahaan menyediakan program opsi saham untuk karyawan tetap serta anggota manajemen (MESOP). Program ini terdiri dari program opsi saham bahwa setelah diselesaikan melalui penerbitan saham (pengaturan pembayaran saham yang diselesaikan dengan instrumen ekuitas) dicatat sebagai transaksi ekuitas.

ee. Employee and Management Stock Option Program

The Company provides stock option program to their eligible employees and members of management (MESOP). The program consists of stock option plan that upon exercise is settled through issuance of shares (equity –settled share based payment arrangement) which is accounted as equity transaction.

Pembayaran berbasis saham yang diselesaikan dengan instrumen ekuitas kepada karyawan dan layanan sejenis lainnya diukur pada nilai wajar instrumen ekuitas pada tanggal pemberian opsi. Nilai wajar yang ditentukan pada tanggal pemberian opsi pembayaran saham yang diselesaikan dengan instrumen ekuitas dicatat sebagai beban dengan metode garis lurus sepanjang periode *vesting*, berdasarkan estimasi instrumen ekuitas Perusahaan yang akhirnya akan diberikan, dengan peningkatan yang sesuai pada ekuitas. Pada setiap akhir periode pelaporan, Perusahaan mengubah estimasi dari jumlah instrumen ekuitas yang diharapkan akan diberikan. Dampak dari perubahan atas estimasi awal, jika ada, diakui dalam laporan laba rugi komprehensif konsolidasian sebagai biaya kumulatif yang mencerminkan perubahan estimasi, dengan penyesuaian berdasarkan cadangan imbalan kerja yang diselesaikan dengan instrumen ekuitas.

Equity-settled share-based payments to employees and others providing similar services are measured at the fair value of the equity instruments at the grant date. The fair value determined at the grant date of the equity-settled share-based payments is expensed on a straight-line basis over the vesting period, based on the Company's estimate of equity instruments that will eventually vest, with a corresponding increase in equity. At the end of each reporting period, the Company revises its estimate of the number of equity instruments expected to vest. The impact of the revision of the original estimates, if any, is recognised in consolidated statements of comprehensive income such that the cumulative expense reflects the revised estimate, with a corresponding adjustment to the equity-settled employee benefits reserve.

4. PERTIMBANGAN KRITIS AKUNTANSI DAN ESTIMASI AKUNTANSI YANG SIGNIFIKAN

Berikut ini adalah pertimbangan kritis, selain dari pertimbangan yang melibatkan estimasi (lihat di bawah) yang telah dibuat oleh manajemen dalam proses penerapan kebijakan akuntansi dan yang memiliki dampak yang paling signifikan pada jumlah yang dicatat dalam laporan keuangan konsolidasian:

i. Komitmen sewa operasi – sebagai lessee

Perusahaan mengadakan perjanjian sewa operasi untuk pesawat. Perusahaan menetapkan berdasarkan evaluasi atas syarat dan kondisi yang ada dalam perjanjian, pihak lessor menanggung seluruh resiko secara signifikan dan manfaat kepemilikan atas pesawat sehingga diakui sebagai sewa operasi. Komitmen sewa operasi telah diungkapkan dalam Catatan 47.

ii. Jual dan sewa balik

Perusahaan mengadakan perjanjian jual dan sewa balik untuk pesawat. Perusahaan menetapkan berdasarkan evaluasi atas syarat dan kondisi yang ada dalam perjanjian, transaksi jual dan sewa-balik merupakan sewa operasi dan transaksi tersebut dilakukan pada nilai wajar sehingga keuntungan atau kerugian diakui segera. Transaksi jual dan sewa balik telah diungkapkan dalam Catatan 48.

4. CRITICAL ACCOUNTING JUDGMENTS AND ESTIMATES

The following are the critical judgments, apart from those involving estimation (see below) that management has made in the process of applying the accounting policies and that have the most significant impact on the amounts recognized in the consolidated financial statements:

i. Operating lease commitments – as lessee

The Company has entered into commercial leases on its aircraft. The Company has determined, based on an evaluation of the terms and conditions of the arrangements, that the lessor retains all the significant risks and rewards of ownership of these aircraft and so accounts for the contracts as operating leases. The operating lease commitments are disclosed in Note 47.

ii. Sale and lease back

The Company has entered into sale and lease back on certain newly acquired aircrafts. The Company has determined, based on an evaluation of the terms and conditions of the arrangements, the sale and leaseback transaction results in an operating lease, and the transaction is established at fair value; any profit or loss is recognized immediately. Sale and lease back transaction is disclosed in Note 48.

Sumber Estimasi Ketidakpastian

Informasi tentang asumsi utama yang dibuat mengenai masa depan dan sumber utama dari estimasi ketidakpastian lain pada akhir periode pelaporan, yang memiliki risiko signifikan yang mengakibatkan penyesuaian material terhadap jumlah tercatat aset dan liabilitas dalam periode pelaporan berikutnya dijelaskan dibawah ini.

i. Estimasi masa manfaat atas aset tetap

Manajemen mengestimasi masa manfaat aset tetap berdasarkan penggunaan dari aset yang diharapkan dapat didukung dengan rencana dan strategi usaha yang juga mempertimbangkan perkembangan teknologi dimasa depan dan prilaku pasar. Estimasi dari masa manfaat aset tetap adalah berdasarkan penelaahan Perusahaan secara kolektif terhadap praktek industri, evaluasi teknis internal dan pengalaman untuk aset yang sama. Estimasi masa manfaat ditelaah paling sedikit setiap akhir tahun pelaporan dan diperbaharui jika ekspetasi berbeda dari estimasi sebelumnya dikarenakan pemakaian dan kerusakan fisik, keusangan secara teknis atau komersial dan hukum atau pembatasan lain atas penggunaan dari aset. Tetapi, adalah mungkin, hasil dimasa depan dari operasi dapat dipengaruhi secara material oleh perubahan-perubahan dalam estimasi yang diakibatkan oleh perubahan faktor-faktor yang disebutkan diatas.

Nilai tercatat aset tetap telah diungkapkan dalam Catatan 14.

ii. Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat

Dimana ada suatu komitmen untuk mempertahankan pesawat yang disewa dalam perjanjian sewa operasi, suatu penyisihan dibuat selama masa sewa untuk kewajiban pengembalian sewa yang telah ditetapkan dalam perjanjian sewa. Suatu penyisihan ini didasarkan pada pengalaman yang telah terjadi, saran pabrikan dan, mana yang lebih tepat, kewajiban konstruktif dalam menentukan nilai sekarang dari biaya masa yang akan datang diperkirakan atas inspeksi yang signifikan kerangka badan pesawat besar dan overhaul mesin. Perkiraan ini harus dibuat sehubungan dengan waktu pemeliharaan. Nilai tercatat liabilitas estimasi telah diungkapkan dalam Catatan 27.

Key Sources of Estimation Uncertainty

The key assumptions concerning future and other key sources of estimation at the end of the reporting period, that have the significant risk of causing a material adjustment to the carrying amounts of assets and liabilities within the next financial year are discussed below.

i. Estimated useful lives of property and equipment

Management has estimated the useful lives of property and equipment based on expected asset utilization based on business plans and strategies that also consider expected future technological developments and market behavior. The estimation of the useful lives of property and equipment is based on the Company's collective assessment of industry practice, internal technical evaluation and experience with similar assets. The estimated useful lives are reviewed at least each financial year-end and are updated if expectations differ from previous estimates due to physical wear and tear, technical or commercial obsolescence and legal or other limitations on the use of the assets. It is possible, however, that future results of operations could be materially affected by changes in the estimates brought about by changes in the factors mentioned above.

The carrying amount of property and equipment are disclosed in Note 14.

ii. Estimated liability for aircraft return and maintenance cost

Whenever there is a commitment to maintain aircraft held under operating lease arrangements, a provision is made during the lease term for the lease return obligations specified within those lease agreements. The provision is based upon historical experience, manufacturers' advice and, where appropriate, contractual obligations in determining the present value of the estimated future costs of major airframe inspections and engine overhauls. Estimates are required to be made in respect of the timing of maintenance. The carrying amount of estimated liability is disclosed in Note 27.

iii. Liabilitas imbalan pasca kerja

Beban dari program pensiun manfaat pasti dan nilai kini dari kewajiban pensiun ditentukan oleh penilaian aktuaris dengan menggunakan beberapa asumsi diantaranya tingkat diskonto, tingkat pengembalian dana yang diharapkan, tingkat kenaikan kompensasi dan tingkat kematian. Kewajiban manfaat pasti sangat sensitif terhadap perubahan asumsi. Nilai tercatat liabilitas telah diungkapkan dalam Catatan 28.

iii. Post employment benefits obligation

The cost of defined benefit plan and present value of the pension obligation are determined based actuarial valuation which makes use of various assumptions such as discount rates, expected rates of return on plan assets, rates of compensation increases and mortality rates. The defined benefit obligation is highly sensitive to changes in the assumptions. The carrying amount of the obligation is disclosed in Note 28.

iv. Pajak penghasilan

Dalam situasi tertentu, Perusahaan tidak dapat menentukan secara pasti jumlah liabilitas pajak mereka pada saat ini atau masa depan karena proses pemeriksaan, atau negosiasi dengan otoritas perpajakan. Ketidakpastian timbul terkait dengan interpretasi dari peraturan perpajakan yang kompleks dan jumlah dan waktu dari penghasilan kena pajak di masa depan. Dalam menentukan jumlah yang harus diakui terkait dengan liabilitas pajak yang tidak pasti, Perusahaan menerapkan pertimbangan yang sama yang akan mereka gunakan dalam menentukan jumlah cadangan yang harus diakui sesuai dengan PSAK 57, "Provisi, Liabilitas Kontijensi dan Aset Kontijensi". Pajak penghasilan telah diungkapkan dalam Catatan 10.

iv. Income tax

In certain circumstances, the Company may not be able to determine the exact amount of its current or future tax liabilities due to ongoing investigations by, or negotiations with, the taxation authority. Uncertainties exist with respect to the interpretation of complex tax regulations and the amount and timing of future taxable income. In determining the amount to be recognized in respect of an uncertain tax liability, the Company applies similar considerations as it would use in determining the amount of a provision to be recognized in accordance with PSAK 57, "Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Asset. Income tax is disclosed in Note 10.

v. Rugi Penurunan Nilai Pinjaman yang Diberikan dan Piutang

Perusahaan dan entitas anak menilai penurunan nilai pinjaman yang diberikan dan piutang pada setiap tanggal pelaporan. Dalam menentukan apakah rugi penurunan nilai harus dicatat dalam laporan laba rugi, manajemen membuat penilaian, apakah terdapat bukti objektif bahwa kerugian telah terjadi. Manajemen juga membuat penilaian atas metodologi dan asumsi untuk memperkirakan jumlah dan waktu arus kas masa depan yang direview secara berkala untuk mengurangi perbedaan antara estimasi kerugian dan kerugian aktualnya. Nilai tercatat pinjaman yang diberikan dan piutang telah diungkapkan dalam Catatan 6 dan 7.

v. Impairment Loss on Loans and Receivables

The Company and its subsidiaries assess their loans and receivables for impairment at each reporting date. In determining whether an impairment loss should be recorded in profit or loss, management makes judgment as to whether there is an objective evidence that loss event has occurred. Management also makes judgment as to the methodology and assumptions for estimating the amount and timing of future cash flows which are reviewed regularly to reduce any difference between loss estimate and actual loss. The carrying amount of loans and receivables are disclosed in Notes 6 and 7.

vi. Penyisihan Penurunan Nilai Persediaan

Perusahaan dan entitas anak membuat penyisihan penurunan nilai persediaan berdasarkan estimasi persediaan yang digunakan pada masa mendatang. Walaupun asumsi yang digunakan dalam mengestimasi penyisihan penurunan nilai persediaan telah sesuai dan wajar, namun perubahan signifikan atas asumsi ini akan berdampak material terhadap penyisihan penurunan nilai persediaan, yang pada akhirnya akan mempengaruhi hasil usaha Perusahaan dan entitas anak. Nilai tercatat persediaan diungkapkan dalam Catatan 8.

vi. Allowance for Decline in Value of Inventories

The Company and its subsidiaries provide allowance for decline in value of inventories based on estimated future usage of such inventories. While it is believed that the assumptions used in the estimation of the allowance for decline in value of inventories are appropriate and reasonable, significant changes in these assumptions may materially affect the assessment of the allowance for decline in value of inventories, which ultimately will impact the result of the Company and its subsidiaries' operations. The carrying amount of inventories is disclosed in Note 8.

5. KAS DAN SETARA KAS / 5. CASH AND CASH EQUIVALENTS

	31 Desember/ December 31, 2011	31 Desember/ December 31, 2010	
	Rp	Rp	
Kas			Cash on hand
Rupiah	11.021.794.003	6.996.869.076	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	6.272.117.917	5.693.172.434	U.S. Dollar
Mata uang asing lainnya	4.011.155.487	1.017.551.481	Other foreign currencies
Jumlah Kas	21.305.067.407	13.707.592.991	Total cash on hand
Bank			Banks
Pihak berelasi (Catatan 44)			Related parties (Note 44)
Bank Negara Indonesia	260.442.516.490	112.585.456.254	Bank Negara Indonesia
Bank Mandiri	96.803.921.163	75.172.167.335	Bank Mandiri
Bank Rakyat Indonesia	3.196.356.926	2.104.863.566	Bank Rakyat Indonesia
Pihak ketiga			Third parties
Citibank N.A	700.061.401.577	242.115.559.668	Citibank N.A
Commonw ealth Bank of Australia	48.840.622.871	48.678.970.120	Commonw ealth Bank of Australia
Bank of China	42.827.676.413	63.345.599.405	Bank of China
Mizuho Bank	21.420.175.298	11.488.868.422	Mizuho Bank
Saudi Arabian Bank	14.833.443.408	5.507.003.892	Saudi Arabian Bank
Korean Exchange Bank	14.458.076.997	10.929.292.678	Korean Exchange Bank
The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ	13.320.652.864	16.877.844.797	The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ
Bank Central Asia	11.050.552.902	5.012.619.287	Bank Central Asia
Llyods Bank Ltd	9.798.856.615	15.181.494.195	Llyods Bank Ltd
Lain-lain			Other banks
(dibaw ah Rp 3 miliar)	41.978.058.087	44.696.614.779	(each below Rp 3 billion)
Jumlah bank	1.279.032.311.611	653.696.354.398	Total bank
Deposito berjangka			Time deposit
Pihak berelasi (Catatan 44)			Related parties (Note 44)
Bank Rakyat Indonesia	1.221.715.000.000	40.000.000.000	Bank Rakyat Indonesia
Bank Mandiri	610.000.000.000	83.600.083.377	Bank Mandiri
Bank Negara Indonesia	167.479.178.091	254.337.385.000	Bank Negara Indonesia
Pihak ketiga			Third parties
Bank CIMB Niaga	232.452.000.000	11.000.000.000	Bank CIMB Niaga
Bank Permata	138.720.000.000	2.700.000.000	Bank Permata
Bank Bukopin	54.407.500.000	37.090.000.000	Bank Bukopin
National Australian Bank	43.271.923.904	52.551.273.626	National Australian Bank
Bank Himpunan Saudara	4.200.000.000	7.200.000.000	Bank Himpunan Saudara
Bank Mega	3.800.000.000	1.800.000.000	Bank Mega
Bank Mega Syariah	2.509.912.460	4.700.013.484	Bank Mega Syariah
Bank Jatim	2.500.000.000	1.350.000.000	Bank Jatim
Bank Artha Graha	1.253.439.900	1.174.543.585	Bank Artha Graha
Bank Nagari	1.000.000.000	-	Bank Nagari
Citibank N.A	-	12.475.987.310	Citibank N.A
Jumlah deposito berjangka	2.483.308.954.355	509.979.286.382	Total time deposits
Jumlah	3.783.646.333.373	1.177.383.233.771	Total
Tingkat bunga deposito berjangka per tahun:			Interest rates per annum on time deposits:
Rupiah	4,30% - 7,25 %	4,83% - 8,75%	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	0,20% - 3,00%	0,005% - 1,80%	U.S. Dollar
Dolar Australia	2,00% - 2,25 %	2,00% - 2,25%	Australian Dollar

Kas dan setara kas berdasarkan mata uang:

Cash and cash equivalents based on currency:

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Rupiah	2.396.260.327.482	556.177.962.854	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	959.928.913.383	227.645.449.255	U.S. Dollar
Dolar Australia	136.908.790.304	146.741.397.088	Australian Dollar
Renmimbi China	97.392.807.414	69.685.207.175	Chinese Renmimbi
Yen Jepang	62.617.626.003	70.948.709.987	Japanese Yen
Won Korea	25.309.786.896	13.610.183.508	Korean Won
Dirham Uni Emirat Arab	16.460.113.623	6.679.659	United Arab Emirates Dirham
Euro	15.050.723.725	19.357.921.555	Euro
Riyal Saudi Arabia	14.957.434.668	5.876.811.075	Saudi Arabian Riyal
Baht Thailand	13.901.797.756	3.852.641.099	Thailand Baht
Poundsterling Inggris	9.839.287.983	16.691.601.869	Great Britain Poundsterling
Dolar Singapura	8.441.951.076	19.460.483.173	Singapore Dollar
Mata uang lainnya (masing-masing dibaw ah Rp 5 miliar)	26.576.773.060	27.328.185.474	Other currencies (each below Rp 5 billion)
Jumlah	3.783.646.333.373	1.177.383.233.771	Total

6. PIUTANG USAHA / TRADE ACCOUNTS RECEIVABLES

a. Berdasarkan Debitur / By Debtor

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Pihak -pihak berelasi (Catatan 44)			Related parties (Note 44)
Kementrian Agama	296.835.730.898	215.022.263.599	Minister of Religious Affairs
PT Jiw asraya	43.546.129.465	43.610.638.108	PT Jiw asraya
PT Bukit Asam (Persero) Tbk	13.887.725.247	1.414.571.136	PT Bukit Asam (Persero) Tbk
PT Gapura Angkasa	6.962.078.059	15.890.513.000	PT Gapura Angkasa
PT POS Indonesia	5.399.787.902	4.302.626.902	PT POS Indonesia
Abacus International Ltd	3.505.371.538	2.889.735.000	Abacus International Ltd
PT Bank Negara Indonesia	3.104.655.779	662.775.716	PT Bank Negara Indonesia
Jumlah	373.241.478.888	283.793.123.461	Total
Pihak ketiga			Third parties
Jasa penerbangan			Airlines services
Agen penumpang	669.188.170.750	591.166.878.369	Passenger agents
Agen kargo	152.559.468.267	99.516.255.999	Cargo agents
Kartu kredit	51.933.180.565	29.219.847.326	Credit cards
Perusahaan penerbangan	13.613.915.392	7.023.388.734	Airlines
Lain-lain	37.536.006.044	58.774.827.060	Others
Sub jumlah	924.830.741.018	785.701.197.488	Sub total
Non jasa penerbangan	607.849.133.682	499.187.675.794	Non airlines services
Jumlah	1.532.679.874.700	1.284.888.873.282	Total
Penyisihan piutang ragu-ragu	(315.214.785.072)	(315.159.999.417)	Allow ance for doubtful accounts
Jumlah - bersih	1.217.465.089.628	969.728.873.865	Total - net
Jumlah Piutang Usaha	1.590.706.568.516	1.253.521.997.326	Total Trade Accounts Receivable

b. Berdasarkan Umur / b. By Age Category

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Belum jatuh tempo	593.269.527.076	342.135.640.517	Not yet due
Jatuh tempo			Past due
1 - 60 hari	695.724.204.210	724.331.695.982	1- 60 days
61 - 180 hari	81.776.664.476	60.482.198.512	61 - 180 days
181 - 360 hari	42.833.900.041	40.781.316.887	181 - 360 days
> 360 hari	492.317.057.785	400.951.144.845	> 360 days
Jumlah	1.905.921.353.588	1.568.681.996.743	Total
Penyisihan piutang ragu-ragu	(315.214.785.072)	(315.159.999.417)	Allow ance for doubtful accounts
Jumlah - bersih	1.590.706.568.516	1.253.521.997.326	Total - net

c. Berdasarkan Mata Uang / c. By Currency

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Rupiah	547.134.050.110	747.553.870.607	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	980.538.910.852	437.368.870.032	U.S. Dollar
Yen Jepang	109.085.884.039	141.158.017.861	Japanese Yen
Dolar Australia	61.462.725.736	60.487.940.423	Australian Dollar
Euro	43.088.609.166	38.683.898.509	Euro
Dolar Singapura	5.769.146.311	32.020.321.410	Singaporean Dollar
Won Korea	22.610.879.753	15.112.610.187	Korean Won
Mata uang lainnya	136.231.147.621	96.296.467.715	Other currencies
Jumlah	1.905.921.353.588	1.568.681.996.743	Total
Penyisihan piutang ragu-ragu	(315.214.785.072)	(315.159.999.417)	Allow ance for doubtful accounts
Jumlah bersih	1.590.706.568.516	1.253.521.997.326	Total - net

Mutasi penyisihan piutang ragu-ragu: / Changes in the allowance doubtful accounts:

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Saldo aw al	315.159.999.417	300.987.097.923	Beginning balance
Penambahan	20.709.269.112	47.949.811.824	Addition
Penghapusan	(3.062.099.068)	-	Write off
Pemulihan	(17.592.384.389)	(33.776.910.330)	Recovery
Saldo akhir	315.214.785.072	315.159.999.417	Ending balance

Manajemen berpendapat bahwa penyisihan piutang ragu-ragu atas piutang kepada pihak ketiga adalah cukup. Manajemen juga berpendapat bahwa tidak terdapat risiko yang terkonsentrasi secara signifikan atas piutang kepada pihak ketiga. Tidak diadakan penyisihan piutang ragu-ragu kepada pihak berelasi karena manajemen berpendapat seluruh piutang tersebut dapat ditagih.

Management believes that the allowance for doubtful accounts from third parties is adequate. Management also believes that there are no significant concentrations of credit risk in third party receivable. No allowance for doubtful accounts was provided on receivables from related parties, as management believes that all such receivables are collectible.

7. PIUTANG LAIN-LAIN / 7. OTHER RECEIVABLES

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Piutang pegawai	23.828.045.057	4.636.586.728	Employee receivables
Pendapatan masih harus diterima	4.293.886.409	1.775.753.844	Accrued revenues
Lain-lain	2.991.996.155	49.807.639.743	Others
Jumlah	31.113.927.621	56.219.980.315	Total

Tidak adanya penyisihan piutang ragu karena manajemen berpendapat seluruh piutang tersebut dapat ditagih.

No allowance for doubtful accounts was provided as management believes that all such receivables are collectible.

8. PERSEDIAAN / 8. INVENTORIES

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Suku cadang	531.132.533.407	488.172.210.164	Spare parts
Jasa boga	23.071.870.252	13.204.484.447	Catering
Dokumen tiket	6.145.211.030	7.658.418.446	Ticketing document
Lain-lain	175.222.687.507	106.377.694.240	Others
Jumlah	735.572.302.196	615.412.807.297	Total
Penyisihan penurunan nilai persediaan	(15.017.490.764)	(8.218.917.982)	Allowance for decline in value
Jumlah bersih	720.554.811.432	607.193.889.315	Net amount

Pada tahun 2010, persediaan suku cadang yang tidak digunakan untuk kegiatan operasi Perusahaan dengan biaya perolehan Rp 69.469.953.264 dan penyisihan penurunan nilai sebesar Rp 62.555.720.695 direklasifikasi ke aset lain-lain.

In 2010, the spareparts inventories not use in the Company's operation with historical cost of Rp 69,469,953,264 and allowance for decline in value of Rp 62,555,720,695 were reclassified to other assets.

Mutasi penyisihan penurunan nilai persediaan adalah sebagai berikut:

Changes in the allowance for decline in value of inventories are as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Saldo awal tahun	8.218.917.982	70.363.802.991	Balance at beginning of year
Penambahan	6.798.572.782	541.788.070	Additions
Penghapusan	-	(130.952.384)	Write off
Reklasifikasi ke aset lain-lain	-	(62.555.720.695)	Reclassified to other assets
Saldo akhir tahun	15.017.490.764	8.218.917.982	Balance at end year

Manajemen berpendapat bahwa penyisihan penurunan nilai persediaan tersebut cukup untuk menutup kerugian yang mungkin timbul dari penurunan nilai persediaan.

Management believes that the allowance for decline in value of inventories is adequate to cover possible losses on the decline in inventory value.

Pada tanggal 31 Desember 2011, persediaan telah diasuransikan kepada beberapa perusahaan asuransi terhadap risiko kebakaran dan risiko lainnya berdasarkan suatu paket polis dengan nilai pertanggungan USD 200.000.000. Manajemen berpendapat bahwa nilai pertanggungan tersebut cukup untuk menutup kemungkinan kerugian atas persediaan yang dipertanggungkan.

At December 31, 2011, the inventories were insured with some insurance companies against fire and other risks under pool policies with total sum insured of USD 200,000,000. Management believes that the insurance coverage is adequate to cover possible losses arising from possible losses on the inventories insured.

Pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010 tidak terdapat persediaan yang digunakan sebagai jaminan.

As of December 31, 2011 and 2010, no inventories were used as collateral.

9. UANG MUKA DAN BIAYA DIBAYAR DIMUKA / 9. ADVANCES AND PREPAID EXPENSES

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Sew a dibayar dimuka	248.065.317.663	169.879.778.361	Prepaid rent
Sew a pesaw at	145.432.531.852	99.847.848.629	Aircraft rental
Suku cadang	99.422.203.414	84.588.810.203	Spare parts
Perbaikan pesaw at	45.381.617.314	32.298.519.810	Aircraft maintenance
Bahan bakar	32.245.224.781	152.067.883.370	Fuel
Sew a gedung	16.731.888.258	11.718.499.105	Building rental
Perjalanan dinas	15.175.988.344	26.439.247.187	Duty trip
Asuransi	5.046.715.610	6.480.075.144	Insurance
Lain-lain	26.120.189.902	55.288.685.498	Others
Jumlah	633.621.677.138	638.609.347.307	Total

10. PERPAJAKAN / 10. TAXATION

a. Pajak Dibayar Dimuka / a. Prepaid Tax

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Perusahaan			The Company
Taksiran Pajak Penghasilan Badan Lebih Bayar Tahun 2010	-	27.843.111.110	Estimated Overpayment of Corporate Income Tax Year 2010
Entitas Anak			Subsidiaries
Taksiran Pajak Penghasilan Badan Lebih Bayar			Estimated Overpayment of Corporate Income Tax
Tahun 2011	5.349.370.394	-	Year 2011
Tahun 2010	9.207.143.886	15.816.562.594	Year 2010
Tahun 2009	3.829.088.561	12.334.087.703	Year 2009
Tahun 2008	4.189.513.290	4.189.513.290	Year 2008
Pajak Pertambahan Nilai	1.873.254.087	8.264.285.787	Value Added Tax
Sub jumlah	24.448.370.218	40.604.449.374	Sub total
Jumlah	24.448.370.218	68.447.560.484	Total

b. Utang Pajak / Taxes Payable

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Perusahaan			The Company
Pajak penghasilan			Income taxes
Pasal 21	25.505.383.024	11.426.496.039	Article 21
Pasal 23	8.941.505.438	6.639.667.483	Article 23
Pasal 26	84.899.507	-	Article 26
Pasal 4 (2)	597.974.923	201.847.983	Article 4 (2)
PPh badan	989.773.379	8.565.530.588	Income tax article 29
Pajak Pertambahan Nilai	25.819.839.183	19.592.852.527	Value Added Taxes
Pajak lain-lain	963.611.407	955.327.675	Other taxes
Sub jumlah	62.902.986.861	47.381.722.295	Sub total
Entitas anak			The Subsidiaries
Pajak penghasilan			Income taxes
Pasal 21	10.909.648.735	19.719.690.123	Article 21
Pasal 22	-	319.235.813	Article 22
Pasal 23	2.162.376.726	2.775.202.785	Article 23
Pasal 25	2.277.373.998	519.198.701	Article 25
Pasal 26	280.909.140	665.307	Article 26
Pasal 29	7.568.291.279	537.612.863	Article 29
Pasal 4 (2)	164.242.424	281.690.046	Article 4 (2)
Final	-	113.509.709	Final
Pajak Pertambahan Nilai	10.179.848.355	6.605.538.332	Value Added Taxes
Pajak Pembangunan 1	14.857.248.705	10.611.388.740	Local Government Taxes 1
Pajak lain-lain	3.232.367.991	-	Other taxes
Sub jumlah	51.632.307.353	41.483.732.419	Sub total
Jumlah	114.535.294.214	88.865.454.714	Total

Pada tanggal 27 Oktober 2011, Perusahaan melakukan pembetulan atas SPT PPh Badan tahun 2010 sehingga menghasilkan laba kena pajak sebesar Rp 103.866.538.757 dari rugi fiskal sebesar Rp 128.774.986.700 yang dilaporkan sebelumnya. Atas pembetulan SPT tersebut, terdapat pajak kini sebesar Rp 25.966.634.500. Perusahaan telah melunasi sebesar Rp 5.536.480.186 pada tanggal 24 Oktober 2011 dan sisanya sebesar Rp 20.430.154.314 dikreditkan dengan pajak dibayar dimuka tahun 2010 tersebut.

On October 27, 2011, the Company has made correction on the 2010 Annual Tax Return, resulting in taxable income of Rp 103,866,538,757 from a fiscal loss of Rp 128,774,986,700 as previously reported. Based on the amended tax return arising current tax amounted to Rp 25,966,634,500. The Company has settled of Rp 5,536,480,186 and remaining balance of Rp 20,430,154.314 was credited to prepaid tax year 2010.

Pada tanggal 8 Desember 2010, Perusahaan menerima beberapa surat ketetapan pajak sehubungan dengan pemeriksaan kantor pajak tahun fiskal 2008 sebagai berikut:

On December 8, 2010, the Company received several tax assessment notices in connection with the audit conducted by the tax office for fiscal year 2008, as follows:

Surat Ketetapan pajak (SKP)	Nomor/ *Number* SKP	Jumlah/ *Total* Rp	Tax Assessment Letter (SKP)
SKPLB Pajak Penghasilan Badan	00091/406/08/501/10	7.673.092.471	Corporate Income Tax - Overpayment Assessment Notice
SKPKB PPh pasal 23	00065/203/08/051/10	(50.291.235)	Income Tax Art. 23- Underpayment Assessment Notice
SKPKB PPN atas pemanfaatan JKP dan luar daerah Pabean	00017/277/08/051/10	(151.700.352)	VAT on utilization of Taxable Services from outside the Customs territory - Underpayment Assessment Notice
SKPKB PPN beragam jasa	00536-00054/207/08/051/10	(2.720.050.914)	VAT on various services - Underpayment Assessment Notice

Selisih antara pajak dibayar dimuka PPh Badan dengan SKPLB diakui dalam laporan laba rugi komprehensif.

The difference between the recorded prepaid corporate income tax and the resulting tax overpayment assessment was charged to statement of comprehensive income.

Sehubungan dengan SKP tahun 2008 tersebut, Manajemen memandang perlu untuk menyesuaikan Surat Pemberitahuan Tahunan (SPT) tahun 2009 agar sejalan dengan hasil SKP 2008, sehingga menghasilkan laba kena pajak sebesar Rp 347.308.256.490 dari rugi fiskal sebesar Rp 131.331.508.197 yang dilaporkan sebelumnya. Atas SPT pembetulan tersebut, terdapat beban pajak kini sebesar Rp 97.246.311.680 dan utang pajak penghasilan badan tahun 2009 sebesar Rp 8.565.530.588 dan dicatat dalam tahun 2010. Surat Pemberitahuan Tahunan (SPT) pembetulan tahun 2009 telah disampaikan ke Kantor Pajak pada tanggal 1 Maret 2011.

In connection with the year 2008 Tax Assessment Notice, the management deemed it necessary to revise the 2009 corporate income tax calculation to align with the result of the 2008 tax assessment which resulted to taxable profit of Rp 347,308,256,490 from the previously reported fiscal loss of Rp 131,331,508,197. The resulting tax expense of Rp 97,246,311,680 and Article 29 income tax payable of Rp 8,565,530,588 was recognized during 2010. The revised 2009 corporate income tax was submitted to Tax Office on March 1, 2011.

Pada tanggal 24 Pebruari 2011, Perusahaan mengajukan surat keberatan terhadap SKPKB dengan jumlah Rp 2.720.050.914. Perusahaan telah menerima hasil keputusan tersebut pada tanggal 21 Nopember 2011, dimana Kantor Pajak hanya menyetujui sebesar Rp 51.068.762.

On February 24, 2011, the Company submitted an objection letter to the VAT underpayment of Rp 2,720,050,914. The Company received the results of its objection on November 21, 2011, in which the Tax Office has approved only Rp 51,068,762.

c. Manfaat (Beban) Pajak

c. Tax Benefit (Expense)

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Pajak kini			Current tax
Perusahaan	(58.615.068.205)	-	The Company
Entitas anak	(65.328.622.718)	(46.282.481.774)	Subsidiaries
Jumlah pajak kini	(123.943.690.923)	(46.282.481.774)	Total current tax
Pajak tangguhan			Deferred tax
Perusahaan	(35.583.328.561)	245.216.874.205	The Company
Entitas anak	(8.498.134.763)	18.327.360.458	Subsidiaries
Jumlah pajak tangguhan	(44.081.463.324)	263.544.234.663	Total deferred tax
Beban pajak Perusahaan sehubungan dengan SKP dan SPT pembetulan	(25.966.634.500)	(110.555.634.184)	Tax expense of Company related to tax assessment letter and revised annual tax return
Jumlah	(193.991.788.747)	106.706.118.705	Total

Pajak Kini

Rekonsiliasi antara laba sebelum pajak menurut laporan laba rugi komprehensif konsolidasian dengan laba (rugi) fiskal Perusahaan adalah sebagai berikut:

Current Tax

A reconciliation between income before tax per consolidated statements of comprehensive income and taxable income (fiscal losses) of the Company is as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Laba sebelum pajak menurut laporan laba rugi komprehensif konsolidasian	1.002.657.108.962	411.445.059.186	Income before tax per consolidated statements of comprehensive income
Beban pajak periode sebelumnya	(25.966.634.500)	(110.556.634.184)	Tax expenses prior period
Laba sebelum pajak entitas anak	(212.573.799.766)	(125.311.395.706)	Income before tax of subsidiaries
Laba antar perusahaan yang dieliminasi	135.611.543.209	94.726.952.190	Eliminated intercompany transactions
Laba sebelum pajak Perusahaan	899.728.217.905	270.303.981.486	Income before tax of the Company
Perbedaan temporer:			Temporary differences:
Beban penyisihan piutang ragu-ragu	2.599.202.772	18.214.669.520	Allowance for doubtful accounts
Beban penyisihan penurunan nilai persediaan	(1.334.134.292)	4.529.899.667	Allowance for decline in value of inventories
Beban penyusutan	(19.397.099.091)	106.465.944.957	Depreciation expense
Penurunan nilai aset	58.390.189.338	-	Impairment of assets
Perbedaan perlakuan aset pemeliharaan	(407.285.280.764)	94.378.690.402	Maintenance assets
Beban imbalan pasca kerja	(37.372.351.610)	58.495.808.035	Post employment benefits
Beban yang masih harus dibayar	30.000.000.000	(134.926.214.941)	Accrued expense
Beban emisi saham	(28.244.901.239)	-	Stock issuance cost
Sub jumlah	(402.644.374.886)	147.158.797.640	Sub total
Perbedaan yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal:			Nondeductible expenses/ Non taxable income
Sewa pembiayaan	(523.855.161.737)	(786.348.557.623)	Lease liabilities
Penghasilan yang dikenakan pajak final	(183.841.821.710)	(30.644.195.123)	Income subjected to final tax
Beban yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal	375.596.100.324	317.803.723.136	Expenses that are not deductible for tax purposes
Keuntungan penjualan aset tetap	215.979.027.815	(834.211.427)	Gain from sale of property and equipment
Pendapatan yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal	-	(442.421.054)	Revenue that are not taxable for tax purposes
Bagian laba entitas anak dan asosiasi	(146.604.951.947)	(105.770.103.735)	Equity in net income of subsidiaries and associates
Pinjaman sindikasi	(12.843.249.927)	-	Syndicated loan
Opsi saham	19.740.236.981	-	Stock option
Biaya bergabung pilot	(6.793.749.998)	-	Pilot joining fee
Sub jumlah	(262.623.570.199)	(606.235.765.826)	Sub total
Laba (rugi) fiskal tahun berjalan	234.460.272.819	(188.772.986.700)	Current taxable income (fiscal loss)
Kompensasi kerugian fiskal	(188.772.986.700)	(460.672.224.814)	Fiscal loss carryforward
Koreksi sesuai dengan surat ketetapan pajak	-	329.340.716.617	Correction based on tax assessment letter
Koreksi pembetulan SPT	188.772.986.700	-	SPT correction
Koreksi sesuai dengan surat pemberitahuan	-	131.331.508.197	Correction based on tax annual return
Laba (rugi) fiskal	234.460.272.819	(188.772.986.700)	Taxable income (fiscal loss)

Rincian beban pajak dan utang (lebih bayar) pajak kini adalah sebagai berikut:

The details of current tax expense and tax payable (overpayment) are as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Beban pajak kini			Current tax expense
Perusahaan	58.615.068.205	-	The Company
Entitas anak			Subsidiaries
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia	30.279.085.500	18.429.007.750	PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia
PT Aero Wisata dan entitas anak	32.360.885.147	24.885.515.773	PT Aero Wisata and its subsidiaries
PT Aero Systems Indonesia	2.688.652.071	2.967.958.251	PT Aero Systems Indonesia
Jumlah	123.943.690.923	46.282.481.774	Total
Dikurangi pajak dibayar dimuka			Less prepaid taxes
Perusahaan			Company
Pajak penghasilan - Pasal 22	(1.847.152.038)	-	Income tax - Article 22
Pajak penghasilan - Pasal 23	(3.484.825.100)	(12.612.796.323)	Income tax - Article 23
Pajak penghasilan - Pasal 25	(52.293.317.688)	(15.230.314.787)	Income tax - Article 25
Sub jumlah	(57.625.294.826)	(27.843.111.110)	Sub total
Entitas anak	(63.109.701.833)	(61.561.431.505)	Subsidiaries
Jumlah	(120.734.996.659)	(89.404.542.615)	Total
Jumlah kurang (lebih) bayar pajak kini	3.208.694.264	(43.122.060.841)	Total current tax under (over) payment
Rincian:			Details:
Utang pajak kini			Current tax payable
Perusahaan	989.773.379	-	The Company
Entitas anak	7.568.291.279	537.612.863	Subsidiaries
Jumlah	8.558.064.658	537.612.863	Total
Lebih bayar pajak kini			Overpayment of current tax
Perusahaan	-	(27.843.111.110)	Company
Entitas anak	(5.349.370.394)	(15.816.562.594)	Subsidiaries
Jumlah	(5.349.370.394)	(43.659.673.704)	Total
Jumlah kurang (lebih) bayar pajak kini - bersih	3.208.694.264	(43.122.060.841)	Current tax underpayment (overpayment) - net

Pajak Tangguhan

Rincian dari aset dan liabilitas pajak tangguhan adalah sebagai berikut:

Deferred Tax

Details of deferred tax assets and liabilities are as follows:

	1 Januari/ *January 1,* 2011	Dikreditkan (dibebankan) ke laporan laba rugi/ *Credited (charged) to income for the year*	Dicatat di pendapatan komprehensif lain/ *Recognized in other comprehensive income*	31 Desember/ *December 31,* 2011	
	Rp	Rp	Rp	Rp	
Aset pajak tangguhan					Deferred tax assets
Perusahaan					The Company
Beban penyisihan piutang ragu-ragu	58.175.107.309	453.729.273	-	58.628.836.582	Allowance for doubtful accounts
Beban penyisihan penurunan nilai persediaan	16.321.051.138	430.726.336	-	16.751.777.474	Allowance for decline in value of inventories
Beban penyusutan	(200.813.827.098)	32.574.622.232	21.821.904.165	(146.417.300.701)	Depreciation expense
Penurunan nilai aset	(39.551.405.017)	29.132.587.017	-	(10.418.818.000)	Impairment of asset
Penyisihan piutang jangka panjang	37.727.813.591	581.290.158	-	38.309.103.749	Provision for long term receivable
Perbedaan perlakuan aset pemeliharaan	(165.266.916.401)	(69.142.117.272)	-	(234.409.033.673)	Maintenance assets
Provisi estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	143.760.363.691	(18.104.322.623)	-	125.656.041.068	Estimated liabilities for aircraft return and maintenance cost
Beban imbalan pasca kerja	272.334.590.883	(24.343.087.903)	-	247.991.502.980	Post employment benefits
Beban yang masih harus dibayar	15.850.431.708	(8.350.431.708)	-	7.500.000.000	Accrued expense
Beban emisi saham	-	21.183.675.929	-	21.183.675.929	Stock issuance cost
Jumlah	138.537.209.804	(35.583.328.561)	21.821.904.165	124.775.785.408	Total
Entitas anak					Subsidiaries
PT Abacus Distribution Systems Indonesia	2.081.185.870	(552.418.615)	(47.962.707)	1.480.804.548	PT Abacus Distribution Systems Indonesia
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia	73.771.288.602	5.345.064.403	(27.406.815)	79.088.946.190	PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia
PT Aero Wisata dan entitas anak	6.397.194.147	4.879.934.556	-	11.277.128.703	PT Aero Wisata and its subsidiaries
PT Aero Systems Indonesia	2.507.586.744	395.656.150	-	2.903.242.894	PT Aero Systems Indonesia
Jumlah	84.757.255.363	10.068.236.494	(75.369.522)	94.750.122.335	Total
Aset pajak tangguhan - bersih	223.294.465.167	(25.515.092.067)	21.746.534.643	219.525.907.743	Deferred tax asset - net
Liabilitas pajak tangguhan - bersih					Deferred tax liabilities - net
Entitas anak					Subsidiaries
PT Aero Wisata dan entitas anak	(11.209.231.023)	(18.566.371.257)	(2.505.008.286)	(32.280.610.566)	PT Aero Wisata and its subsidiaries

	1 Januari/ *January 1,* 2010	Dikreditkan (dibebankan) ke laporan laba rugi/ *Credited (charged) to income for the year*	Dicatat di pendapatan komprehensif lain/ *Recognized in other comprehensive income*	31 Desember / *December 31,* 2010	
	Rp	Rp	Rp	Rp	
Aset pajak tangguhan					Deferred tax assets
Perusahaan					The Company
Beban penyisihan piutang ragu-ragu	54.514.784.822	3.660.322.487	-	58.175.107.309	Allowance for doubtful account
Beban penyisihan penurunan nilai persediaan	16.260.790.275	60.260.863	-	16.321.051.138	Allowance for decline in value of inventories
Beban penyusutan	(583.052.357.888)	250.017.568.510	132.220.962.280	(200.813.827.098)	Depreciation expense
Penurunan nilai aset	(39.551.405.017)	-	-	(39.551.405.017)	Impairment of asset
Properti Investasi	(508.327.124)	508.327.124	-	-	Investment Property
Penyisihan piutang jangka panjang	39.220.950.942	(1.493.137.351)	-	37.727.813.591	Provision for long term receivable
Perbedaan perlakuan aset pemeliharaan	(156.992.595.785)	(8.274.320.616)	-	(165.266.916.401)	Maintenance assets
Provisi estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	162.674.491.295	(18.914.127.604)	-	143.760.363.691	Estimated liabilities for aircraft return and maintenance cost
Beban imbalan pasca kerja	242.710.638.874	29.623.952.009	-	272.334.590.883	Post employment benefits
Beban yang masih harus di bayar	25.822.402.925	(9.971.971.217)	-	15.850.431.708	Accrued expense
Jumlah	(238.900.626.681)	245.216.874.205	132.220.962.280	138.537.209.804	Total
Entitas anak					Subsidiaries
PT Abacus Distribution Systems Indonesia	1.551.756.933	566.345.573	(36.916.636)	2.081.185.870	PT Abacus Distribution Systems Indonesia
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia	45.028.353.589	7.923.203.460	20.819.731.553	73.771.288.602	PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia
PT Aero Wisata dan entitas anak	(87.590.598)	6.793.646.350	(757.691.086)	6.397.194.147	PT Aero Wisata and its subsidiaries
PT Aero Systems Indonesia	1.870.831.951	636.754.793	-	2.507.586.744	PT Aero Systems Indonesia
Jumlah	48.363.351.875	15.919.950.176	20.025.123.831	84.757.255.363	Total
Aset pajak tangguhan - bersih	(190.537.274.806)	261.136.824.381	152.246.086.111	223.294.465.167	Deferred tax assets
Liabilitas pajak tangguhan - bersih					Deferred tax liabilities
Entitas anak					Subsidiaries
PT Aero Wisata dan entitas anak	(16.979.000.790)	2.407.410.282	3.362.359.485	(11.209.231.023)	PT Aero Wisata and its subsidiaries

Rekonsiliasi laba pajak dan hasil perkalian laba akuntansi sebelum pajak penghasilan dengan tarif pajak yang berlaku adalah sebagai berikut:

A reconciliation total taxable income and the amounts computed by applying the effective tax rate to income before income tax is as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Laba sebelum pajak menurut laporan laba rugi komprehensif konsolidasian	1.002.657.108.962	411.445.059.186	Income before tax per consolidated statements of comprehensive income
Beban pajak periode sebelumnya	(25.966.634.500)	(110.556.634.184)	Tax expenses prior period
Laba sebelum pajak entitas anak	(212.573.799.766)	(125.311.395.706)	Income before tax of subsidiaries
Laba antar perusahaan yang dieliminasi	135.611.543.209	94.726.952.190	Eliminated intercompany transactions
Laba sebelum pajak Perusahaan	899.728.217.905	270.303.981.486	Income before tax of the Company
Beban pajak dengan tarif yang berlaku	(224.932.054.476)	(67.575.995.372)	Tax expense at effective tax rates
Dampak pajak atas:			Tax effect of:
Pembayaran hutang sew a pembiayaan	130.963.790.434	196.587.139.406	Payment of lease liabilities
Beban yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal	(93.899.025.081)	(79.450.930.784)	Nondeductible expenses for tax purposes
Penghasilan yang dikenakan pajak final	45.960.455.428	7.661.048.781	Income subject to final tax
Keuntungan penjualan aset tetap	(53.994.756.954)	209.302.857	Gain on sale from property and equipment
Pendapatan yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal	-	110.605.264	Revenue that are not taxable for tax purposes
Bagian laba entitas anak dan asosiasi	36.651.237.987	26.442.525.934	Equity in net income of subsidiaries and associates
Pinjaman sindikasi	3.210.812.481	-	Syndicated loan
Opsi saham	(4.935.059.245)	-	Stock option
Biaya bergabung pilot	1.698.437.499	-	Pilot joining fee
Jumlah	(159.276.161.927)	83.983.696.087	Total
Penyesuaian yang diketahui pada tahun berjalan terkait pajak tangguhan tahun sebelumnya	65.077.765.161	161.233.428.118	Adjustment recognized in current year in relation to the prior year deferred tax
Beban pajak Perusahaan sehubungan dengan SKP dan SPT pembetulan	(25.966.634.500)	(110.555.634.184)	Tax expense of Company related to tax assessment letter and revised annual tax return
Manfaat (beban) pajak Perusahaan	(120.165.031.266)	134.661.490.021	Tax benefit (expenses) of the Company
Beban pajak entitas anak	(73.826.757.481)	(27.955.121.316)	Tax expense of the subsidiaries
Jumlah Manfaat (Beban) Pajak	(193.991.788.747)	106.706.368.705	Total Tax Benefit (Expense)

11. DANA PERAWATAN PESAWAT DAN UANG JAMINAN

11. MAINTENANCE RESERVE FUND AND SECURITY DEPOSITS

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Dana peraw atan pesaw at (Catatan 47)	2.213.976.406.091	1.434.010.237.050	Aircraft maintenance reserve funds (Note 47)
Uang jaminan sew a operasi (Catatan 47)	796.490.509.098	605.676.981.299	Operating lease security deposits (Note 47)
Jumlah	3.010.466.915.189	2.039.687.218.349	Total

12. UANG MUKA PEMBELIAN PESAWAT

Akun ini merupakan uang muka pembelian 6 pesawat Airbus tipe A-330 dengan jadwal pengiriman mulai Oktober 2012 sampai dengan Oktober 2014, 25 Pesawat A-320 dengan jadwal pengiriman mulai 2014 sampai dengan 2018, 10 Boeing 777-300ER dengan jadwal pengiriman mulai Mei 2013 sampai dengan Januari 2016, Boeing 737-800 sebanyak 25 pesawat dengan jadwal pengiriman mulai Juni 2009 sampai dengan Pebruari 2016 (Catatan 48a dan 48b).

Pada tanggal 16 Desember 2011, Perusahaan menandatangani perjanjian pembelian enam pesawat jenis *Bombardier CRJ 1000 NextGen Series* dengan Bombardier Inc (Catatan 48).

Berikut dengan rincian uang muka pembelian pesawat:

12. ADVANCES FOR PURCHASE OF AIRCRAFT

This account represents advances for purchase of 6 (six) Airbus type A-330 with delivery schedule starting October 2012 up to October 2014, 25 Airbus A-320 aircraft with delivery schedule beginning in 2014 until 2018, 10 Boeing 777-300ER with delivery starting May 2013 up to January 2016, and 25 Boeing 737-800 with delivery schedule starting June 2009 up to February 2016 (Notes 48a and 48b).

On December 16, 2011, the Company signed a purchased agreement for six aircraft Bombardier CRJ 1000 NextGen Series with Bombardier Inc (Note 48).

Below are the details of advances for purchase of aircraft:

	31 Desember/ December 31, 2011		31 Desember/ December 31, 2010		
	Mata uang asing/ *Foreign currency*	Setara dengan/ *Equivalent to*	Mata uang asing/ *Foreign currency*	Setara dengan/ *Equivalent to*	
	USD	IDR	USD	IDR	
A330					A330
Saldo Awal	11.375.785	102.279.680.777	8.453.436	79.462.300.562	Beginning balance
Penambahan	50.439.492	439.044.835.207	2.922.349	26.339.127.300	Additions
Selisih kurs	-	19.216.417.575	-	(3.521.747.085)	Foreign exchange
Saldo Akhir	61.815.277	560.540.933.559	11.375.785	102.279.680.777	Ending balance
A320					A320
Saldo Awal	-	-	-	-	Beginning balance
Penambahan	24.248.967	206.643.956.985	-	-	Additions
Selisih kurs	-	13.245.671.237	-	-	Foreign exchange
Saldo Akhir	24.248.967	219.889.628.222	-	-	Ending balance
B777-300ER					B777-300ER
Saldo Awal	47.439.170	426.525.577.470	47.439.170	445.928.198.000	Beginning balance
Penambahan	33.593.390	293.416.000.240	-	-	Additions
Selisih kurs	-	14.861.676.370	-	(19.402.620.530)	Foreign exchange
Saldo Akhir	81.032.560	734.803.254.080	47.439.170	426.525.577.470	Ending balance
B737-800					B737-800
Saldo Awal	60.017.904	539.620.974.866	134.653.773	1.265.745.464.414	Beginning balance
Penambahan	17.852.672	157.076.896.140	47.036.314	427.927.080.655	Additions
Pengurangan	(17.816.470)	(151.053.024.057)	(121.672.183)	(1.110.059.896.276)	Deductions
Selisih kurs	-	(1.043.545.867)	-	(43.991.673.927)	Foreign exchange
Saldo Akhir	60.054.106	544.601.301.082	60.017.904	539.620.974.866	Ending balance
CRJ1000 NextGen					CRJ1000 NextGen
Saldo Awal	-	-	-	-	Beginning balance
Penambahan	300.000	2.751.000.000	-	-	Additions
Selisih kurs	-	(30.600.000)	-	-	Foreign exchange
Saldo Akhir	300.000	2.720.400.000	-	-	Ending balance
Jumlah	227.450.910	2.062.555.516.943	118.832.859	1.068.426.233.113	Total

13. INVESTASI SAHAM / 13. INVESTMENTS IN SHARES OF STOCK

	Tempat kedudukan/ *Domicile*	Persentase kepemilikan/ *Percentage of Ownership*	31 Desember/ December 31, 2011	31 Desember/ December 31, 2010
		%	Rp	Rp
a) Perusahaan Asosiasi-Metode ekuitas/ *Associates - Equity method*				
PT Gapura Angkasa	Jakarta	37,50	134.965.812.341	126.445.231.257
PT Aeroprima	Jakarta	40,00	7.628.519.319	8.297.246.478
PT Aeronurti Catering Services	Jakarta	45,00	1.218.558.930	1.516.562.865
Jumlah Investasi pada Asosiasi/ *Total Investments in Associates*			143.812.890.590	136.259.040.600
b) Aset keuangan lainnya tersedia untuk dijual - sebesar biaya/ *Other financial assets available for sales - at cost*				
PT Merpati Nusantara Airlines	Jakarta	4,21	41.605.000.033	59.088.507.084
Papas Limited	Hongkong	17,65	3.642.432.474	3.642.432.474
Abacus International Holdings Ltd.	Singapura/*Singapore*	2,06	977.934.306	3.524.943.554
PT Nusa Dua Graha International	Bali	8,00	12.110.450.000	12.110.450.000
PT Arthaloka Indonesia	Jakarta	3,00	1.147.811.000	5.115.266.951
PT Bumi Minang Padang Plaza	Padang	10,00	5.520.000.000	3.000.000.000
Jumlah Aset Keuangan Lainnya/ *Total Other Financial Assets*			65.003.627.813	86.481.600.063

Mutasi investasi pada perusahaan asosiasi: / Changes in investments in associates:

	31 Desember/ December 31, 2011	31 Desember/ December 31, 2010	
	Rp	Rp	
PT Gapura Angkasa			PT Gapura Angkasa
Saldo awal tahun	126.445.231.257	117.747.653.117	Balance at beginning of year
Bagian laba bersih	14.748.626.733	15.576.045.590	Equity in net income
Dividen	(6.228.045.649)	(6.878.467.450)	Dividends
Saldo akhir tahun	134.965.812.341	126.445.231.257	Balance at end of year
PT Aeroprima			PT Aeroprima
Saldo awal tahun	8.297.246.478	7.384.794.369	Balance at beginning of year
Bagian laba bersih	114.298.438	1.606.073.496	Equity in net income
Dividen	(783.025.597)	(693.621.387)	Dividends
Saldo akhir tahun	7.628.519.319	8.297.246.478	Balance at end of year
PT Aeronurti Catering Services			PT Aeronurti Catering Services
Saldo awal tahun	1.516.562.865	1.812.673.586	Balance at beginning of year
Bagian rugi bersih	(298.003.935)	(296.110.721)	Equity in net loss
Saldo akhir tahun	1.218.558.930	1.516.562.865	Balance at end of year

Pada tahun 2011, Perusahaan melakukan penyisihan atas investasi tersedia untuk dijual pada PT Merpati Nusantara sebesar Rp 17.483.507.051. Penyisihan didasarkan atas estimasi penilaian usaha Merpati Nusantara di masa datang yang dilakukan oleh penilai independen Doli Siregar & Rekan dengan menggunakan metode *discounted cashflow*.

In 2011, management impairs its investment in PT Merpati Nusantara by Rp 17,483,507,051. The impairment is based on the estimate performed by independent appraisers Doli Siregar & Rekan on Merpati Nusantara's future business prospect using discounted cash flow method.

14. ASET TETAP

14. PROPERTY AND EQUIPMENT

	1 Januari/ *January 1, 2011*	Penambahan/ *Additions*	Pengurangan/ *Deductions*	Reklasifikasi/ *Reclassifications*	Surplus revaluasi/ *Revaluations surplus*	31 Desember/ *December 31,* 2011	31 Desember/ *December 31, 2011* Biaya perolehan/ *Cost*	Revaluasi/ *Revaluation*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Biaya Perolehan/revaluasi:									Acquisition Cost/Revaluation:
Aset pesawat									Aircraft assets
Pemilikan langsung									Direct Acquisition
Rangka pesawat	2.714.827.749.159	15.433.174.281	(95.509.857.941)	(358.911.968.190)	80.210.019.097	2.356.049.116.406	-	2.356.049.116.406	Airframes
Mesin	2.371.698.744.027	67.298.041.023	(225.388.839.230)	(317.365.167.715)	(115.150.929.981)	1.781.091.848.124	-	1.781.091.848.124	Engines
Simulator	188.103.679.827	150.253.402.740	-	-	-	338.357.082.567	338.357.082.567	-	Simulators
Rotable parts	512.633.624.027	30.303.170.323	-	2.056.000.000	-	544.992.794.350	544.992.794.350	-	Rotables
Aset Pemeliharaan									Maintenance assets
Rangka pesawat	283.180.711.016	38.298.228.826	(121.917.333.101)	-	-	199.561.606.741	199.561.606.741	-	Airframes
Mesin sewa	713.516.050.089	194.605.849.854	(357.787.961.815)	-	-	550.333.938.128	550.333.938.128	-	Engines
Aset dalam penyelesaian	90.780.232.172	88.377.648.357	-	(156.926.254.037)	-	22.231.626.492	22.231.626.492		Assets in progress
Aset sewa pembiayaan									Leased assets
Rangka pesawat	1.362.534.630.104	12.528.244.860	(12.528.244.860)	-	-	1.362.534.630.104	1.362.534.630.104	-	Airframes
Mesin	559.560.979.950	105.536.150.587	(75.121.984.315)	-	-	589.975.146.222	589.975.146.222	-	Engines
Pemugaran kabin pesawat	454.367.770.333	24.075.551.075	(11.225.889.772)	-	-	467.217.431.636	467.217.431.636	-	Cabin refurbishment
Pengembangan aset sewa	621.327.388.838	41.855.147.616	(128.726.977.350)	-	-	534.455.559.104	534.455.559.104	-	Leasehold improvement
Aset non pesawat									Non aircraft assets
Pemilikan langsung									Direct Acquisition
Perlengkapan dan Peralatan	783.021.305.698	85.076.874.285	(57.833.324.339)	8.278.827.000	-	818.543.682.644	818.543.682.644	-	Supplies and equipment
Perangkat keras	11.200.650.958	11.480.761.449	(2.873.982.197)	-	-	19.807.430.210	19.807.430.210	-	Hardware
Kendaraan	433.053.900.269	22.223.377.845	(43.177.907.349)	3.006.982.812	-	415.106.353.577	415.106.353.577	-	Vehicles
Mesin	70.820.666.321	8.894.736.220	(23.313.009.344)	3.205.774.869	-	59.608.168.066	59.608.168.066	-	Engine
Instalasi	64.151.836.962	4.679.628.928	(14.230.474.705)	(915.459.626)	-	53.685.531.559	53.685.531.559	-	Installation
Tanah	587.640.710.607	4.884.423.743	-	-	42.275.989.393	634.801.123.743	-	634.801.123.743	Land
Bangunan dan prasarana	1.267.779.960.546	18.336.642.630	(5.559.641.588)	(4.440.730.370)	27.863.986.172	1.303.980.217.390	-	1.303.980.217.390	Buildings and infrastructure
Aset dalam penyelesaian	18.273.738.672	50.352.140.824	(2.269.047.426)	(42.697.580.331)	(2.470.414.231)	21.188.837.508	21.188.837.508	-	Assets under construction
Aset sewa kendaraan	1.174.355.410	11.136.793.398	-	-	-	12.311.148.808	12.311.148.808	-	Leased assets vehicles
Pengembangan aset sewa									Leasehold improvement
Bangunan	15.312.104.903	13.638.657.531	-	-	-	28.950.762.434	28.950.762.434	-	Buildings
Bangun, kelola, alih									Building, operate, transfer
Bangunan dan prasarana	10.655.740.899	-	(44.714.225)	10.611.026.674	-	21.222.053.348	21.222.053.348	-	Buildings and infrastructure
Mesin	1.484.501.614	-	-	1.484.501.614	-	2.969.003.228	2.969.003.228	-	Engine
Instalasi	2.074.935.179	16.393.953.458	(576.803.491)	1.498.131.688	-	19.390.216.834	19.390.216.834	-	Installation
Jumlah	13.139.175.967.581	1.015.662.599.853	(1.178.085.993.048)	(851.115.915.612)	32.728.650.450	12.158.365.309.224	6.082.443.003.561	6.075.922.305.663	Total

	1 Januari/ *January 1, 2011*	Penambahan/ *Additions*	Pengurangan/ *Deductions*	Reklasifikasi/ *Reclassifications*	31 Desember/ *December 31,* 2011	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Akumulasi penyusutan:						Accumulated depreciation:
Asset pesawat						Aircraft assets
Pemilikan langsung						Direct Acquisition
Rangka pesawat	2.439.772.561.153	42.626.177.594	(79.062.461.864)	(344.964.342.204)	2.058.371.934.679	Airframes
Mesin	1.178.118.622.719	295.927.353.028	(34.126.505.204)	(361.440.432.347)	1.078.479.038.196	Engines
Simulator	148.597.600.863	9.707.476.446	-	-	158.305.077.309	Simulators
Rotable parts	343.282.868.589	42.976.584.841	-	(2.203.472.220)	384.055.981.210	Rotables parts
Aset pemeliharaan						Maintenance assets
Rangka pesawat	145.369.908.200	34.831.023.075	(121.917.333.101)	-	58.283.598.174	Airframes
Mesin sewa	491.148.543.052	205.965.897.974	(348.771.083.725)	-	348.343.357.301	Engines
Aset sewa pembiayaan						Leased assets
Rangka pesawat	953.024.628.847	50.509.600.481	(9.115.789.593)	-	994.418.439.735	Airframes
Mesin	340.581.267.033	86.730.203.164	(75.121.984.315)	-	352.189.485.882	Engines
Penugasan kabin pesawat	83.255.045.629	121.266.658.343	-	-	204.521.703.972	Cabin refurbishment
Pengembangan aset sewa	42.246.539.556	35.394.001.637	-	-	77.640.541.193	Leasehold improvement
Aset non pesawat						Non aircraft assets
Pemilikan langsung						Direct Acquisition
Perlengkapan dan Peralatan	553.799.158.006	67.075.647.964	(55.064.933.006)	2.149.921.526	567.959.794.490	Supplies and equipment
Perangkat keras	10.558.388.857	620.952.678	-	-	11.179.341.535	Hardware
Kendaraan	259.307.038.981	31.396.970.058	(36.852.621.204)	-	253.851.387.835	Vehicles
Mesin	50.808.723.198	11.435.909.388	(21.068.595.600)	(1.430.950.920)	39.745.086.066	Engine
Instalasi	40.221.547.961	3.856.558.689	(8.259.722.573)	(1.498.131.688)	34.320.252.389	Installation
Bangunan dan prasarana	426.940.282.576	47.851.067.014	(3.397.116.530)	(18.764.368.041)	452.629.865.019	Buildings and infrastructure
Aset sewa kendaraan	294.535.102	333.753.948	-	-	628.289.050	Leased assets vehicles
Pengembangan aset sewa						Leasehold improvement
Bangunan	2.883.283.058	7.258.643.511	-	-	10.141.926.569	Buildings
Bangun, kelola, alih						Building, operate, transfer
Bangunan dan prasarana	10.468.209.097	-	(43.973.436)	10.424.235.662	20.848.471.323	Buildings and infrastructure
Mesin	1.484.501.614	-	-	1.484.501.614	2.969.003.228	Engine
Instalasi	2.074.935.179	944.821.357	(576.804.487)	1.498.131.688	3.941.083.737	Installation
Jumlah	7.524.238.189.271	1.096.709.301.190	(793.378.924.638)	(714.744.906.930)	7.112.823.658.893	Total
Nilai tercatat	5.614.937.778.310				5.045.541.650.331	Net carrying value

	1 Januari/ *January 1, 2010*	Penambahan/ *Additions*	Pengurangan/ *Deductions*	Reklasifikasi/ *Reclassifications*	Surplus revaluasi/ *Revaluations surplus*	31 Desember/ *December 31,* 2010	31 Desember/ *December 31, 2010*		
							Biaya perolehan/ *Cost*	Revaluasi/ *Revaluation*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Biaya Perolehan/revaluasi:									Acquisition Cost/Revaluation:
Aset pesawat									Aircraft assets
Pemilikan langsung									Direct Acquisition
Rangka pesawat	3.361.346.504.732	-	(19.716.514.055)	(156.815.385.470)	(469.986.856.048)	2.714.827.749.159	-	2.714.827.749.159	Airframes
Mesin	2.327.548.496.986	29.999.684.615	(202.382.887.168)	286.659.957.628	(70.126.508.034)	2.371.698.744.027	-	2.371.698.744.027	Engines
Simulator	188.103.679.827	-	-	-	-	188.103.679.827	188.103.679.827	-	Simulators
Rotable parts	504.183.806.292	44.774.036.467	-	(36.324.218.732)	-	512.633.624.027	512.633.624.027	-	Rotables
Aset Pemeliharaan									Maintenance assets
Rangka pesawat	310.704.445.867	102.336.685.000	(129.860.419.851)	-	-	283.180.711.016	283.180.711.016	-	Airframes
Mesin	1.762.299.223.662	261.220.685.524	(1.310.003.859.096)	-	-	713.516.050.089	713.516.050.089	-	Engines
Aset dalam penyelesaian	649.750.138.697	-	(115.820.808.300)	(443.149.098.225)	-	90.780.232.172	90.780.232.172	-	Assets in progress
Aset sewa pembiayaan									Leased assets
Rangka pesawat	1.362.534.630.104	-	-	-	-	1.362.534.630.104	1.362.534.630.104	-	Airframes
Mesin	596.645.583.439	23.765.518.656	(60.850.122.144)	-	-	559.560.979.950	559.560.979.950	-	Engines
Pemugaran kabin pesawat	-	418.043.551.601	-	36.324.218.732	-	454.367.770.333	454.367.770.333	-	Cabin refurbishment
Pengembangan aset sewa	201.353.033.935	419.974.354.903	-	-	-	621.327.388.838	621.327.388.838	-	Leasehold improvement
Aset non pesawat									Non aircraft assets
Pemilikan langsung									Direct Acquisition
Perlengkapan dan peralatan	677.414.975.347	112.196.574.017	(11.628.959.756)	5.038.716.090	-	783.021.305.698	783.021.305.698	-	Supplies and equipment
Perangkat keras	11.101.723.587	98.927.371	-	-	-	11.200.650.958	11.200.650.958	-	Hardware
Kendaraan	370.373.091.232	69.522.185.562	(12.294.296.525)	5.452.920.000	-	433.053.900.269	433.053.900.269	-	Vehicles
Mesin	66.524.783.525	2.962.306.909	(1.011.544.955)	2.345.120.842	-	70.820.666.321	70.820.666.321	-	Engine
Instalasi	55.773.301.915	4.526.899.591	(507.853.489)	4.359.488.945	-	64.151.836.962	64.151.836.962	-	Installation
Tanah	563.732.925.607	-	(16.182.600.000)		40.090.385.000	587.640.710.607	-	587.640.710.607	Land
Bangunan dan prasarana	1.192.630.300.867	116.959.590.986	(146.914.823.848)	15.998.724.214	89.106.168.327	1.267.779.960.546	-	1.267.779.960.546	Buildings and infrastructure
Aset dalam penyelesaian	25.073.999.901	39.477.867.066	(13.083.158.203)	(33.194.970.092)	-	18.273.738.672	18.273.738.672	-	Assets under construction
Aset sewa									Leased assets
Kendaraan	378.166.679	796.188.731	-	-	-	1.174.355.410	1.174.355.410	-	Vehicles
Pengembangan aset sewa									Leasehod improvement
Bangunan	5.078.734.199	10.233.370.704	-	-	-	15.312.104.903	15.312.104.903	-	Building
Bangun, kelola, alih									Building, operate, transfer
Bangunan dan prasarana	10.655.740.899	-	-	-	-	10.655.740.899	10.655.740.899	-	Buildings and infrastructure
Mesin	1.484.501.614	-	-	-	-	1.484.501.614	1.484.501.614	-	Engine
Instalasi	2.074.935.179	-	-	-	-	2.074.935.179	2.074.935.179	-	Installation
Jumlah	14.246.766.724.091	1.656.888.427.702	(2.040.257.847.389)	(313.304.526.068)	(410.916.810.755)	13.139.175.967.581	6.197.228.803.242	6.941.947.164.339	Total

	1 Januari/ *January 1, 2010*	Penambahan/ *Additions*	Pengurangan/ *Deductions*	Reklasifikasi/ *Reclassifications*	31 Desember/ *December 31,* 2010	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Akumulasi penyusutan:						Accumulated depreciation:
Asset pesawat						Aircraft assets
Pemilikan langsung						Direct Acquisition
Rangka pesawat	2.448.324.504.733	163.070.316.503	(19.716.514.055)	(151.905.746.028)	2.439.772.561.153	Airframes
Mesin	989.708.485.279	476.728.067.001	(202.382.887.168)	(85.935.042.393)	1.178.118.622.719	Engines
Simulator	136.950.889.125	11.646.711.738	-	-	148.597.600.863	Simulators
Rotable parts	314.865.444.894	26.291.936.737	-	2.125.486.958	343.282.868.589	Rotables parts
Aset pemeliharaan						Maintenance assets
Rangka pesawat	195.977.801.669	61.671.340.591	(112.279.234.060)	-	145.369.908.200	Airframes
Mesin sewa	1.327.475.217.324	473.677.184.825	(1.310.003.859.096)	-	491.148.543.052	Engines
Aset sewa pembiayaan						Leased assets
Rangka pesawat	904.539.051.356	48.485.577.491	-		953.024.628.847	Airframes
Mesin	288.313.575.972	113.117.813.205	(60.850.122.144)	-	340.581.267.033	Engines
Pemugaran kabin pesawat	-	85.380.532.587	-	(2.125.486.958)	83.255.045.629	Cabin refurbishment
Pengembangan aset sewa	-	42.246.539.556	-	-	42.246.539.556	Leasehold improvement
Aset non pesawat						Non aircraft assets
Pemilikan langsung						Direct Acquisition
Perlengkapan dan peralatan	517.778.338.971	45.125.475.077	(9.104.656.042)	-	553.799.158.006	Supplies and equipment
Perangkat keras	9.671.786.807	886.602.050	-	-	10.558.388.857	Hardware
Kendaraan	249.063.730.958	20.889.951.315	(10.646.643.292)	-	259.307.038.981	Vehicles
Mesin	46.782.672.097	5.027.458.132	(1.001.407.031)	-	50.808.723.198	Engine
Instalasi	36.385.298.616	4.222.891.841	(386.642.496)	-	40.221.547.961	Installation
Bangunan dan prasarana	387.065.078.342	55.311.413.192	(15.436.208.958)	-	426.940.282.576	Buildings and infrastructure
Aset sewa						Leased assets
Kendaraan	100.844.447	193.690.655	-	-	294.535.102	Vehicles
Pengembangan aset sewa						Leasehold improvement
Bangunan	378.139.405	2.505.143.653	-	-	2.883.283.058	Buildings
Bangun, kelola, alih :						Building, operate, transfer
Bangunan dan prasarana	10.243.566.861	224.642.236	-	-	10.468.209.097	Buildings and infrastructure
Mesin	1.484.501.614	-	-	-	1.484.501.614	Engine
Instalasi	2.074.935.179	-	-	-	2.074.935.179	Installation
Jumlah	7.867.183.863.649	1.636.703.288.385	(1.741.808.174.341)	(237.840.788.421)	7.524.238.189.271	Total
Nilai buku	6.379.582.860.442				5.614.937.778.310	Net carrying value

Beban penyusutan sebesar Rp 1.096.709.301.190 per 31 Desember 2011 dan Rp 1.636.703.288.385 per 31 Desember 2010.

Depreciation charged to operations amounted to Rp 1,096,709,301,190 and Rp 1,636,703,288,385 for the years ended December 31, 2011 and 2010, respectively.

Penjualan aset tetap adalah sebagai berikut:

Disposal of property and equipment are as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Nilai tercatat	139.139.531.186	18.512.321.765	Net carrying value
Hasil penjualan setelah dikurangi biaya penjualan	174.093.432.359	24.685.216.913	Proceeds after deduction the selling expenses
Keuntungan penjualan aset tetap	34.953.901.173	6.172.895.148	Gain on sale of property and equipment

Penilaian atas nilai wajar aset tetap berupa tanah, bangunan dan pesawat tahun 2011 dilakukan oleh penilai independen Doli Siregar & Rekan dan Toto Suharto & Partners per 31 Desember 2010.

The revaluation of land, buildings and aircrafts in 2011 was performed by independent appraisers Doli Siregar & Rekan and Toto Suharto & Partners in December 31, 2010.

Jika pesawat, tanah, bangunan dan prasarana diukur menggunakan nilai historis, nilai tercatat aset tetap tersebut akan sejumlah sebagai berikut:

If aircraft, land, building and improvements have been measured on historical cost basis, the carrying amounts would have been as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Pesawat	1.901.810.735.993	2.220.040.073.435	Aircraft
Tanah	234.286.021.276	229.986.021.276	Land
Bangunan dan prasarana	544.341.094.963	533.541.357.935	Building and improvements
Jumlah	2.680.437.852.233	2.983.567.452.646	Total

Aset tetap Perusahaan dan entitas anak digunakan sebagai jaminan pinjaman jangka panjang dan utang sewa pembiayaan (Catatan 24 dan 25).

Property and equipment of the Company and its subsidiaries are used as collateral for long-term loans and lease liabilities (Notes 24 and 25).

Pada tanggal 31 Desember 2011 aset tetap kecuali tanah, telah diasuransikan kepada beberapa perusahaan asuransi terhadap risiko kebakaran, pencurian dan risiko lainnya sebagai berikut:

As of December 31, 2011, property and equipment except land, were insured with various insurance companies against fire, theft and other possible risk as follows:

Perusahaan asuransi/ *Insurance company*	Nilai pertanggungan/ *Sum insured* USD	Rupiah
PT Asuransi Jasa Indonesia, PT Tugu Pratama Indonesia dan/ *and* PT Asuransi Takaful Umum	709.777.408	2.734.283.728.328

Manajemen berpendapat bahwa nilai pertanggungan tersebut cukup untuk menutupi kemungkinan kerugian atas aset yang dipertanggungkan.

Management believes that the insurance coverage is adequate to cover possible losses on the assets insured.

15. PROPERTI INVESTASI / 15. INVESTMENT PROPERTIES

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Saldo awal	172.626.740.470	170.997.091.579	Beginning balance
Penarikan	(8.378.794.496)	(5.677.430.000)	Disposals
Keuntungan atas revaluasi properti investasi	1.069.650.769	7.307.078.891	Gain on investment properties revaluation
Jumlah	165.317.596.743	172.626.740.470	Total

Perusahaan dan entitas anak mempunyai properti investasi berupa tanah dan bangunan.

Perusahaan dan entitas anak menggunakan model nilai wajar untuk mengukur properti investasi setelah pengakuan awalnya.

Penilaian atas nilai wajar aset properti investasi per 31 Desember 2011 dilakukan oleh penilai independen Doli Siregar & Rekan dan oleh Toto Suharto & Partners per 31 Desember 2010.

Penjualan aset properti investasi adalah sebagai berikut:

The Company and its subsidiaries have investment properties in land and building.

The Company and its subsidiaries use fair value model in measuring the investment properties subsequent to initial recognition.

The valuation of investment properties at December 31, 2011, was performed by independent appraiser Doli Siregar & Rekan and Toto Suharto & Partners in December 31, 2010.

Disposal of investment properties is as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011	31 Desember/ December 31, 2010	
	Rp	Rp	
Nilai buku	8.378.794.496	5.677.430.000	Net carrying amount
Harga jual	9.719.307.504	6.306.000.000	Proceed
Keuntungan penjualan properti investasi	1.340.513.008	628.570.000	Gain on sale of investment property

16. ASET TAKBERWUJUD - BERSIH / 16. INTANGIBLE ASSETS - NET

	1 Januari/ *January 1, 2011*	Penambahan/ *Additions*	Pengurangan/ *Deduction*	31 Desember/ *December 31, 2011*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	
Biaya perolehan:					Acquisition cost
Pemilikan langsung					Direct acquisitions
Perangkat lunak	4.321.298.284	916.404.985	-	5.237.703.269	Software
Lisensi	56.904.577.806	649.507.500	-	57.554.085.306	License
Aset sewa pembiayaan					Leased assets
Perangkat lunak	3.501.777.600	-	-	3.501.777.600	Software
Lisensi	1.568.023.543	426.790.000	-	1.994.813.543	License
Perangkat lunak dalam penyelesaian	-	25.043.151.216	-	25.043.151.216	Software still under installation
Jumlah	66.295.677.233	27.035.853.701	-	93.331.530.934	Total
Akumulasi penyusutan					Accumulated amortization:
Pemilikan langsung					Direct acquisitions
Perangkat lunak	4.011.655.927	265.369.444	-	4.277.025.371	Software
Lisensi	49.754.322.528	3.408.717.958	-	53.163.040.486	License
Aset sewa pembiayaan					Leased assets
Perangkat lunak	218.861.100	667.891.813	-	886.752.913	Software
Lisensi	64.766.785	300.488.393	-	365.255.178	License
Jumlah	54.049.606.340	4.642.467.608	-	58.692.073.948	Total
Nilai buku	12.246.070.893			34.639.456.986	Net carrying value

	1 Januari/ *January 1, 2010* Rp	Penambahan/ *Additions* Rp	Pengurangan/ *Deduction* Rp	31 Desember/ *December 31, 2010* Rp	
Biaya perolehan:					Acquisition cost
Pemilikan langsung					Direct acquisitions
Perangkat lunak	4.321.298.284		-	4.321.298.284	Software
Lisensi	55.560.370.235	1.344.207.571	-	56.904.577.806	License
Aset sewa pembiayaan					Leased assets
Perangkat lunak	-	3.501.777.600	-	3.501.777.600	Software
Lisensi	-	1.568.023.543	-	1.568.023.543	License
Jumlah	59.881.668.519	6.414.008.714	-	66.295.677.233	Total
Akumulasi penyusutan					Accumulated amortization:
Pemilikan langsung					Direct acquisitions
Perangkat lunak	3.640.046.484	371.609.443	-	4.011.655.927	Software
Lisensi	41.727.198.313	8.027.124.215	-	49.754.322.528	License
Aset sewa pembiayaan					Leased assets
Perangkat lunak	-	218.861.100	-	218.861.100	Software
Lisensi	-	64.766.785	-	64.766.785	License
Jumlah	45.367.244.797	8.682.361.543	-	54.049.606.340	Total
Nilai buku	14.514.423.722			12.246.070.893	Net carrying value

Aset takberwujud merupakan sistem COMPASS ARGA , pembelian lisensi yang berkaitan dengan jasa sistem teknologi informasi Perusahaan berupa *Profitline Yield, Netline Shed, Netline Plan, Profitline Price* yang dibeli dari Lufthansa Systems Asia Pasific, Pte., Ltd dan juga pembelian lisensi oracle dari PT Oracle Indonesia.

Intangible assets represent COMPASS ARGA system, purchase of licenses from Lufthansa Systems Asia Pasific Pte, Ltd. In relation to the Company's information technology service, such as Profitline Yield, Netline Shed, Netline Plan, Profitline Price, and purchase of oracle license from PT Oracle Indonesia.

Beban amortisasi untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010 masing-masing sebesar Rp 4.642.467.608 dan Rp 8.682.361.543 disajikan sebagai beban operasional jaringan.

Amortization expense for the years ended December 31, 2011 and 2010 amounted to Rp 4,642,467,608 and Rp 8,682,361,543, respectively, which are presented as network operation expenses.

Perangkat lunak dalam penyelesaian merupakan beban ditangguhkan atas implementasi system aplikasi ERP, PSS Release 15 dan New *Internet Booking Engine* (IBE) yang diperkirakan akan selesai pada tahun 2012.

Software still under installation consists of deferred expenses for the implementation of ERP application system, PSS Release 15 and new internet banking engine (IBE), which are estimated to be completed in 2012.

Manajemen berpendapat bahwa tidak terdapat kejadian atau perubahan keadaan yang mengindikasikan penurunan nilai aset takberwujud pada tanggal pelaporan.

Management believes that there are no events of changes in circumstances which may indicate impairment of intangible assets as of reporting date.

17. BEBAN TANGGUHAN - BERSIH / 17. DEFERRED CHARGES - NET

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Hak atas tanah	5.994.072.066	5.913.974.763	Land right
Lain-lain	10.608.188.209	17.237.611.603	Others
Jumlah	16.602.260.275	23.151.586.366	Total

18. ASET LAIN-LAIN - BERSIH / 18. OTHER ASSETS - NET

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Piutang lain-lain - bersih	153.236.414.905	152.974.309.906	Other receivable - net
Uang jaminan ECA (Catatan 25)	93.911.920.000	95.646.320.000	Security deposits - ECA (Note 25)
Manufacturer's incentive	72.364.980.790	31.579.192.693	Manufacturer's incentive
Uang jaminan - *non aircraft*	46.964.140.530	42.547.977.749	Security deposits - non aircraft
Aset tidak digunakan	41.675.272.000	120.995.904.101	Non productive assets
Kas yang dibatasi penggunaannya	19.071.426.718	966.000.891	Restricted cash
Lain-lain	35.185.417.256	42.821.473.990	Others
Jumlah	462.409.572.199	487.531.179.330	Total

Piutang lain-lain

Akun ini merupakan piutang kepada PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) atas jasa perawatan pesawat. Berdasarkan Perjanjian tanggal 10 Maret 1999, MNA setuju untuk melunasi dalam jangka waktu 8 tahun dengan tingkat bunga 7% per tahun untuk tagihan dalam USD dan 15% per tahun untuk tagihan dalam Rupiah.

Pada tahun 2003, manajemen Perusahaan dan MNA telah sepakat mengkonversi piutang tersebut menjadi Obligasi Wajib Konversi (MCB) sebesar USD 30.502.683 dan Rp 999.003.673, sementara piutang sebesar USD 2.770.572 diselesaikan secara terpisah. Menteri Negara BUMN telah menyetujui penerbitan MCB tersebut dengan jangka waktu 5 tahun, bunga 3% per tahun dan imbal hasil sampai jatuh tempo 18%. Namun, MNA tidak dapat menyetujui beberapa klausal yang ingin ditambahkan Perusahaan dalam draft perjanjian tersebut.

Pada tahun 2004, MNA membatalkan proses MCB dan mengusulkan untuk dikonversi menjadi saham. Hal ini diperkuat dengan surat Menteri Negara BUMN No. S-89/MBU/2005 tanggal 25 Pebruari 2005. Menanggapi surat tersebut, MNA telah mengirimkan surat kepada Menteri Negara BUMN No. DF-2108/05 tanggal 15 April 2005 yang menyatakan bahwa MNA sedang melaksanakan program restrukturisasi utang hingga tahun 2010 dan selama melaksanakan program tersebut MNA harus tunduk pada batasan yang telah ditetapkan masing-masing kreditur sesuai komitmen dalam perjanjian restrukturisasi utang, termasuk keputusan investasi MNA.

Pada bulan Maret 2009, Perusahaan dan MNA telah menandatangani Nota Kesepahaman dimana kedua belah pihak setuju bahwa MNA akan memenuhi liabilitasnya kepada Perusahaan sebesar USD 33.273.256 dan Rp 999.003.673 dalam jangka waktu 13 (tiga belas) tahun terhitung sejak ditandatanganinya perjanjian Restrukturisasi Utang. Pada tanggal 28 Pebruari 2012, nota kesepahaman ini telah diperpanjang sampai dengan 11 Maret 2013. Di samping itu, pada tanggal 10 Januari 2012, Perusahaan juga memperoleh surat dari Kementerian Negara Badan Usaha Milik Negara (BUMN), yang menyatakan bahwa utang Merpati kepada Perusahaan akan dilakukan penjadualan kembali pembayaran secara cicilan dimulai pada tahun 2016. Sejak 2009 sampai tanggal 31 Desember 2011 Perusahaan memiliki cadangan penurunan nilai sebesar Rp 153.236.414.905. Atas piutang tersebut, manajemen berpendapat bahwa cadangan penurunan nilai cukup untuk menutupi kerugian yang mungkin timbul akibat tidak tertagihnya piutang.

Other receivables

This account represents receivable from PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) which arose from the maintenance of aircrafts. Based on the agreement dated March 10, 1999, MNA agreed to settle its payables within 8 years with interest rate of 7% per annum for receivable denominated in USD and 15% per annum for receivable denominated in Rupiah.

In 2003, the Company's management and MNA have agreed to convert the accounts receivable into Mandatory Convertible Bonds (MCB) amounting to USD 30,502,683 and Rp 999,003,673, while the remaining balance of USD 2,770,572 will be settled separately. The Minister of State-Owned Enterprise had agreed the issuance of MCB with a term of 5-years at interest rate of 3% per annum and yield to maturity of 18%. However, MNA did not agree with several clauses that the Company added in the agreement.

In 2004, MNA has cancelled the MCB process and proposed the conversion into shares. This proposal was confirmed by Minister of State-Owned Enterprise in his letter No. S-89/MBU/2005 dated February 25, 2005. In response to the letter, the MNA had sent a letter to the Minister of State-Owned Enterprise No. DF-2108/05 dated April 15, 2005 which stated that the MNA is still conducting the restructuring program until year 2010 and during the restructuring program; MNA should comply with the covenants determined by each creditor in accordance with the commitment stated in the loan restructuring agreement, including MNA's investment decision.

In March 2009, the Company and MNA have signed a Memorandum of Understanding where both parties agreed that MNA will settle its liabilities to the Company of USD 33,273,256 and Rp 999,003,673 in 13 (thirteen) years since the signing of Debt Restructuring Agreement. On February 28, 2012, this memorandum of understanding has been extended until March 11, 2013. Moreover on January 10, 2012, the Company received a letter from The Ministry of State Owned Enterprises, which stated that the loan owed by Merpati to the Company will be rescheduled with installment payment to start in 2016 by installment starting in 2016. In 2009 until December 31, 2011, the Company has an impairment reserve amounting to Rp 153,236,414,905. The management believes that the impairment reserve is adequate to cover possible losses on uncollectible accounts.

Manufacturer's Incentive

Rincian saldo *manufacturer's incentive* per 31 Desember 2011 dan 31 Desember 2010 adalah sebagai berikut:

Manufacturer's Incentive

Details of manufacturer's incentive as of December 31, 2011 and December 31, 2010 are as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011		31 Desember/ December 31, 2010		
	Mata uang asing/ *Foreign currency* USD	Setara dengan/ *Equivalent to* IDR	Mata uang asing/ *Foreign currency* USD	Setara dengan/ *Equivalent to* IDR	
Saldo Awal	3.512.312	31.579.192.693	3.512.312	33.015.728.100	Beginning balance
Penambahan	9.784.250	85.108.906.500	-	-	Additions
Pengurangan	(4.564.161)	(41.384.296.028)	-	-	Deduction
Selisih kurs	-	(2.938.822.375)	-	(1.436.535.408)	Foreign exchange
Saldo Akhir	8.732.401	72.364.980.790	3.512.312	31.579.192.693	Ending balance

Uang jaminan – *non aircraft*

Akun ini merupakan uang jaminan atas sewa gedung kantor cabang, biaya utilitas, uang jaminan kepada BSP Australia dan ANZ *merchant facilities*.

Security deposits – non aircraft

This account represents security deposits for branch office buildings, utilities, security deposit for BSP Australia and ANZ merchant facilities.

Kas yang dibatasi penggunaannya

Akun ini merupakan kas yang dibatasi penggunaannya sehubungan dengan pinjaman sindikasi, pekerjaan perawatan pesawat dan jaminan proyek pengembangan *PSS Release* 15.

Restricted cash

This account represents restricted cash related to syndicated loan, work performance guarantee for aircraft maintenance and for the development of project PSS Release 15.

Aset tidak digunakan

Aset tidak digunakan terdiri 2 pesawat Boeing 737 – 400 yang sudah tidak digunakan dalam operasi dengan nilai tercatat Rp 75.463.737.646 tahun 2010 serta *Flight Simulator* MD-11 dengan nilai tercatat Rp 108.597.176.218, bangunan gedung Garuda Indonesia Training Center (GITC) dengan nilai tercatat Rp 21.144.836.872, *furniture* dengan nilai tercatat Rp 1.004.429.848 dan *rotable* dengan nilai tercatat Rp 28.463.606.976 pada tanggal 31 Desember 2010, yang tidak digunakan dalam operasi Perusahaan. Sampai dengan tanggal 31 Desember 2011, dua pesawat Boeing 737-400 tersebut telah dijual seperti dijelaskan di bawah ini.

Non productive assets

Non productive assets consist of 2 Boeing 737 – 400 aircraft which were not used in operation with book value of Rp 75,463,737,646 in 2010, Flight Simulator MD-11 with book value of Rp 108,597,176,218, Garuda Indonesia Training Center (GITC) building with book value of Rp 21,144,836,872, furniture with book value of Rp 1,004,429,848 and rotables with book value of Rp 28,463,606,976 as of December 31, 2010, that are no longer used in the Company's operation. As of December 31, 2011, the two Boeing 737-400 were sold as discussed below.

Berdasarkan estimasi manajemen, telah dilakukan penurunan nilai atas aset tersebut dengan rincian sebagai berikut:

Based on management's estimates, those respective assets have been impaired with details as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Nilai buku - sebelum penyisihan	159.210.049.914	234.673.787.560	Net carrying amount - before impairment
Penyisihan penurunan nilai aset	(117.534.777.914)	(113.677.883.459)	Provision for impairment of assets
Bersih	41.675.272.000	120.995.904.101	Net
Mutasi penyisihan sebagai berikut:			The movement of the provision is follows:
Saldo awal tahun	(113.677.883.459)	(109.601.606.066)	Balance at beginning of year
Perubahan bersih tahun berjalan	(3.856.894.455)	(4.076.277.393)	Net changes for the year
Saldo akhir tahun	(117.534.777.914)	(113.677.883.459)	Balance at end of year

Pada tahun 2011, dua pesawat Boeing 737-400 telah dijual kepada Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI AU) dengan rincian sebagai berikut:

In 2011, two Boeing 737–400 aircraft were sold to Indonesian Air Force (Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara, TNI-AU) with details as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	
Nilai buku	75.463.737.646	Net carrying amount
Hasil penjualan aset tetap setelah dikurangi biaya penjualan	76.425.892.054	Proceeds after deduction the selling expenses
Keuntungan penjualan	962.154.408	Gain on sale

19. UTANG BANK / 19. BANK LOANS

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Bank Negara Indonesia	5.797.997.739	316.384.253.052	Bank Negara Indonesia
Bank CIMB Niaga	-	335.436.865	Bank CIMB Niaga
Jumlah	5.797.997.739	316.719.689.917	Total

Bank Negara Indonesia

- GMFAA

Pada tanggal 28 Juli 2010, GMFAA, entitas anak, memperoleh fasilitas kredit modal kerja sebesar USD 15 juta, jatuh tempo tanggal 27 Juli 2011, suku bunga mengambang dari Bank Negara Indonesia. Fasilitas ini kemudian diperpanjang sampai dengan 27 Oktober 2011 dengan ditambahkan biaya provisi 0,5%, suku bunga mengambang. Fasilitas ini digunakan untuk melunasi pinjaman pembiayaan dan dapat digunakan untuk menerbitkan *letter of credit*, surat kredit berdokumen dalam negeri, bank garansi, *stand by letter of credit*, dan *usance paid at sight*.

Fasilitas kredit ini dijamin dengan aset yang dibiayai melalui fasilitas kredit investasi dari Bank Negara Indonesia. Selanjutnya, GMFAA dipersyaratkan untuk memenuhi batasan dan memelihara rasio keuangan tertentu sesuai dengan perjanjian (Catatan 24). Sampai dengan tanggal 31 Desember 2011, pinjaman ini telah dilunasi.

- PT Aerofood ACS

PT Aerofood ACS, entitas anak, memperoleh pinjaman modal kerja maksimum sebesar Rp 100 miliar. Pinjaman ini digunakan sebagai modal kerja. Tingkat bunga sebesar 11% per tahun. Sampai dengan tanggal 31 Desember 2011, pinjaman ini telah dilunasi.

Bank Negara Indonesia

- GMFAA

On July 28, 2010, GMFAA, a subsidiary, obtained a working capital credit facility of USD 15 million, due in July 27, 2011, floating interest rate from Bank Negara Indonesia. This facility has been extended until October 27, 2011 with an additional provision of 0.5%, floating interest rate. This facility can be used to settle financing loan and issue letter of credit, letter of credit with domestic documents, bank guarantee, stand by letter of credit, and usance paid at sight.

This credit facility is secured with assets financed through credit investment facility from Bank Negara Indonesia. Furthermore, GMFAA is required to fulfill covenants and maintain financial ratio according to the agreement (Note 24). As of December 31, 2011, the loan has been settled.

- PT Aerofood ACS

PT Aerofood ACS, a subsidiary, obtained a working capital loan with maximum amount of Rp 100 billion. The loan will be used for working capital financing with interest rate per annum of 11%. As of December 31, 2011, the loan has been settled.

- PT Aerotrans Services Indonesia

  Pada bulan Desember 2010, PT Aerotrans Services Indonesia, entitas anak, memperoleh pinjaman Kredit Modal Kerja (KMK) dari PT Bank Negara Indonesia dengan maksimum kredit Rp 7.500.000.000, tingkat bunga efektif 11% per tahun, dengan jatuh tempo tanggal 13 Desember 2011. Pinjaman ini dijamin dengan seluruh piutang usaha PT Aerotrans Services Indonesia dari GMFAA.

  PT Aerotrans Services Indonesia saat ini sedang melakukan proses negosiasi perpanjangan masa jatuh tempo dan sampai dengan tanggal laporan keuangan konsolidasian ini diterbitkan, proses negosiasi tersebut masih dalam proses penyelesaian.

  Pinjaman ini juga mencakup persyaratan tertentu untuk tidak melakukan hal-hal yang disebutkan dalam perjanjian tanpa pemberitahuan tertulis terlebih dahulu dari pihak bank, antara lain merubah susunan Direksi dan Komisaris.

  Saldo pinjaman pada tanggal 31 Desember 2011 sebesar Rp 5.797.997.739 dan telah dilunasi pada tanggal 7 Pebruari 2012.

- Perusahaan

  Pada tanggal 27 September 2010, Perusahaan memperoleh surat dalam negeri atas fasilitas kredit (SKBDN) dengan jumlah maksimum senilai USD 15 juta dari BNI. Penggunaan atas fasilitas ini diatur dalam subyek tertentu atas *availment provisions* yang dinyatakan dalam kontrak. Pinjaman atas fasilitas ini (SKBDN UPAS) akan jatuh tempo dalam waktu 3 bulan dengan tingkat suku bunga sebesar 4% per tahun dan akan ditinjau kembali serta disesuaikan dengan tingkat bunga yang berlaku sampai jatuh tempo. Fasilitas ini hanya digunakan untuk pembelian bahan bakar pesawat dari PT Pertamina (Persero). Sampai dengan tanggal 31 Desember 2011, pinjaman ini telah dilunasi.

Bank CIMB Niaga

- PT Aerofood ACS

  Pada tanggal 22 Nopember 2010 PT Aerofood ACS, entitas anak, memperoleh fasilitas dari Bank CIMB Niaga dengan jenis fasilitas kredit berupa Pinjaman Rekening Koran yang digunakan untuk modal kerja harian, pinjaman investasi I yang digunakan untuk pendanaan pembangunan renovasi dapur, pinjaman investasi II yang digunakan untuk pembelian *hi-lift truck,* bank garansi yang digunakan untuk *bid bond* dan *performance bond.*

- PT Aerotrans Services Indonesia

  In December 2010, PT Aerotrans Services Indonesia, a subsidiary, obtained Working Capital (KMK) loans with limit of Rp 7,500,000,000, effective interest rate of 11% per annum, with maturity on December 13, 2011. This loan is guaranteed with all PT Aerotrans Services Indonesia's receivables from GMFAA.

  PT Aerotrans Services Indonesia is currently under negotiation to extend the loan maturity and as of the issuance date of the consolidated financial statements, the negotiation is still on process.

  This loan agreement also contains certain covenants of not performing things in mentioned in the agreement without prior written consent from the banks, among others, to change the composition of the Board of Commissioners and Directors.

  As of December 31, 2011, the outstanding balance of the loan was Rp 5,797,997,739 and was settled on February 7, 2012.

- The Company

  On September 27, 2010, the Company obtained a domestic letter of credit facility (SKBDN) with maximum amount of USD 15 million from BNI. The usage of this facility is subject to certain availment provisions as stated in the contract. The loan drawn for this facility (SKBDN UPAS) shall mature in 3 months with interest rate at 4% per annum and shall be reviewed and adjusted to prevailing interest rate until the time of settlement. This facility shall only be used for aircraft fuel purchases from PT. Pertamina (Persero). As of December 31, 2011, the loan has been settled.

Bank CIMB Niaga

- PT Aerofood ACS

  On November 22, 2010, PT Aerofood ACS, a subsidiary, obtained loan facility from Bank CIMB Niaga for Overdraft facility/Revolving Base used for daily working capital, investment loans I used for refinancing of the kitchen renovation, investment loan II used for purchase refinancing of hi-lift truck, bank guarantee used for bid bond and performance bond.

Persyaratan yang harus dipenuhi oleh PT Aerofood ACS antara lain: rasio A/R terhadap PTK *(A/R financing)* minimal 125%, pembagian dividen dan memperoleh tambahan fasilitas kredit dari bank lain, wajib memberitahukan secara tertulis terlebih dahulu kepada Bank CIMB Niaga.

Pinjaman ini dijamin dengan HGB dan kendaraan bermotor yang diikat dengan hak tanggungan dengan nilai penjaminan sebesar Rp 28,5 miliar dan hak fidusia dengan nilai penjamin sebesar Rp 12,5 miliar. Sampai dengan tanggal 31 Desember 2011, pinjaman ini telah dilunasi.

The loan agreement contains certain covenants which include: ratio of A/R to PTK (A/R-financing) of at least 125%, distribution of dividend and additional credit facilities obtained from other banks should be with written notice to Bank CIMB Niaga.

The loan is secured by building use right and vehicles valued at Rp 28.5 billion and fiduciary right with guaranteed value of Rp 12.5 billion. As of December 31,2011, the loan has been settled.

20. UTANG USAHA / 20. TRADE ACCOUNTS PAYABLES

a. Berdasarkan pemasok / a. By Creditor

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Pihak-pihak berelasi (Catatan 44)			Related parties (Note 44)
PT.Pertamina (Persero)	411.344.733.303	394.490.389.936	PT.Pertamina (Persero)
PT.Gapura Angkasa	35.347.932.663	33.839.017.379	PT.Gapura Angkasa
PT. Abacus International Pte. Ltd.	-	3.837.738.141	PT. Abacus International Pte. Ltd.
PT.Angkasa Pura II (Persero)	18.656.319.832	25.409.458.919	PT.Angkasa Pura II (Persero)
PT.Angkasa Pura I (Persero)	6.074.339.151	12.643.976.561	PT.Angkasa Pura I (Persero)
PT. Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk.	1.243.479.598	-	PT. Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk.
Sub jumlah	472.666.804.547	470.220.580.936	Subtotal
Pihak ketiga			Third parties
Jasa penerbangan			Airline services
Bandara	55.587.306.618	31.651.211.532	User charges and station
Administrasi dan umum	52.717.052.489	64.546.689.987	General and administrative
Bahan bakar	27.339.504.117	132.091.027.071	Fuel
Pemeliharaan dan perbaikan	14.811.458.886	2.800.332.942	Maintenance and overhaul
Jasa boga	10.119.822.661	7.662.718.415	Catering
Maskapai penerbangan	2.990.640.374	4.252.325.428	Airline
Sew a pesaw at	957.190.758	526.609.703	Aircrafts leasing
Sub jumlah	164.522.975.903	243.530.915.078	Sub total
Non jasa penerbangan	407.091.257.969	440.343.481.520	Non airline services
Sub jumlah	571.614.233.872	683.874.396.598	Subtotal
Jumlah	1.044.281.038.419	1.154.094.977.534	Total

b. Berdasarkan umur / b. By Age Category

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Belum jatuh tempo	388.704.040.807	762.436.523.481	Not yet due
Jatuh tempo			Past due
1 - 60 hari	521.369.071.264	264.953.821.188	1- 60 days
61 - 180 hari	99.486.185.459	63.690.974.371	61 - 180 days
181 - 360 hari	20.877.891.635	23.274.729.656	181 - 360 days
> 360 hari	13.843.849.253	39.738.928.838	> 360 days
Jumlah	1.044.281.038.419	1.154.094.977.534	Total

c. Berdasarkan mata uang / By Currency

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Rupiah	581.320.057.662	350.369.322.902	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	344.405.122.363	678.662.463.540	U.S. Dollar
Dolar Singapura	22.440.404.226	15.472.966.494	Singapore Dollar
Euro	21.434.357.343	50.946.196.611	Euro
Yen Jepang	20.459.188.465	14.512.377.964	Japanese Yen
Dolar Australia	3.798.864.452	26.629.690.371	Australian Dollar
Won Korea	2.371.088.344	1.630.612.108	Korean Won
Mata uang lainnya	48.051.955.565	15.871.347.543	Other currencies
Jumlah	1.044.281.038.419	1.154.094.977.534	Total

21. UTANG LAIN-LAIN / OTHER PAYABLES

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Retribusi bandara luar negeri	195.168.506.539	160.781.943.030	Foreign airport retribution
Asuransi tiket penumpang	18.702.060.893	42.524.712.628	Passenger ticket insurance
Asuransi dan kesehatan	25.196.493	5.571.186.431	Insurance and healthcare
Lain-lain	26.862.723.525	69.377.938.574	Others
Jumlah	240.758.487.450	278.255.780.663	Total

22. BIAYA MASIH HARUS DIBAYAR / ACCRUED EXPENSES

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Administrasi dan umum	582.690.369.723	314.100.274.372	General and administrative
Bandara	236.713.950.315	230.923.611.970	User charges and station
Operasional penerbangan	213.499.307.948	195.781.356.744	Flight operations
Pemeliharaan	205.214.636.656	277.915.201.263	Maintenance and overhaul
Tiket penjualan dan promosi	107.362.157.195	64.602.410.808	Ticketing sales and promotion
Pelayanan penumpang	33.101.836.875	44.122.211.368	Passenger services
Bunga	13.815.664.042	15.093.516.159	Interest
Lain-lain	52.974.696.393	35.381.701.933	Others
Jumlah	1.445.372.619.147	1.177.920.284.617	Total

23. PENDAPATAN DITERIMA DIMUKA / UNEARNED REVENUES

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Jasa penerbangan berjadwal	1.398.058.002.921	956.854.418.279	Traffic scheduled flight
Lain-lain	53.517.729.389	59.238.656.406	Others
Jumlah	1.451.575.732.310	1.016.093.074.685	Total

24. PINJAMAN JANGKA PANJANG / 24. LONG-TERM LOANS

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Wesel bayar bunga mengambang			Floating Rate Notes
Dolar Amerika Serikat	536.105.610.048	620.660.500.927	US Dollar
Rupiah	83.038.573.667	96.491.054.806	Rupiah
Pertamina	521.561.014.391	646.415.290.108	Pertamina
Pinjaman sindikasi	489.214.040.610	-	Syndicated loan
Indonesia Eximbank	362.720.000.000	134.865.000.000	Indonesia Eximbank
PT Angkasa Pura II (Persero)	165.128.908.140	177.922.692.207	PT Angkasa Pura II (Persero)
Bank CIMB Niaga	81.752.948.279	73.040.011.569	Bank CIMB Niaga
PT Angkasa Pura I (Persero)	79.916.474.206	86.845.648.270	PT Angkasa Pura I (Persero)
Bank Negara Indonesia	56.621.163.545	21.965.727.137	Bank Negara Indonesia
PT Mandiri Tunas Finance	23.440.013.654	42.350.562.130	PT Mandiri Tunas Finance
Bank Jabar Banten	13.977.190.882	-	Bank Jabar Banten
St. George Bank Australia	545.074.736	-	St. George Bank Australia
Jumlah	2.414.021.012.159	1.900.556.487.154	Total
Dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun	728.653.269.252	283.354.152.241	Less current maturities
Bagian jangka panjang	1.685.367.742.907	1.617.202.334.913	Long term loans portion

Pinjaman Direstrukturisasi

Pada tahun 2001, Perusahaan telah memperoleh persetujuan efektif dari para kreditur atas usulan restrukturisasi pinjaman Perusahaan. Restrukturisasi pinjaman Perusahaan meliputi:

a. Konversi pinjaman Perusahaan kepada Pemerintah Republik Indonesia menjadi modal saham.

b. Pembiayaan kembali pinjaman Perusahaan kepada bank Pemerintah dan Perusahaan Badan Usaha Milik Negara dan mengkonversi sebagian pinjaman tersebut menjadi obligasi wajib konversi dalam mata uang Rupiah.

c. Penjadwalan ulang pembayaran utang kepada kreditur lain yang meliputi wesel bayar tanpa jaminan, fasilitas sindikasi pinjaman berjangka tanpa jaminan, fasilitas modal kerja dan utang atas penghentian perjanjian sewa guna usaha pesawat.

d. Penjadwalan ulang pembayaran sewa 6 pesawat Airbus A - 330 kepada kreditur yang tergabung dalam *European Export Credit Agencies (ECAs)* (Catatan 25).

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

Restructured Loans

In 2001, the Company has obtained an effective notification from the creditors regarding the Company's debt restructuring. The Company's debt restructuring consisted of:

a. Converting the Company's loans owed to the Government of the Republic of Indonesia into paid-up capital stock.

b. Refinancing of the Company's loans owed to state-owned banks and state-owned enterprise and converting portion of the loans into mandatory convertible bonds denominated in Rupiah.

c. Rescheduling of loans owed to other creditors which include unsecured promissory notes, unsecured syndicated term loan facilities, working capital facilities and payables for the breach of aircraft operating lease agreements.

d. Rescheduling of the lease payments for six (6) Airbus A-330 aircrafts due to the creditors who joined the European Export Credit Agencies (ECAs) (Note 25).

The Company is required to comply with the covenants as provided in the agreement with the creditors. The Company also agreed to settle the above-mentioned loans to the creditors using the excess cash of the Company as stipulated in the Cash Sweep Deed of Covenant.

Wesel Bayar Bunga Mengambang

Perusahaan menerbitkan Wesel Bayar Bunga Mengambang (*Floating Rate Note* (FRN)) dalam Dolar Amerika Serikat dan Rupiah. Dalam penerbitan FRN ini, *The Chase Manhattan Bank - London Branch* bertindak sebagai *Trustee*. FRN tersebut jatuh tempo tahun 2007 dengan tingkat bunga mengambang berdasarkan LIBOR 3 bulanan + 0,5% per tahun untuk FRN dalam Dolar Amerika Serikat dan berdasarkan tingkat bunga rata-rata deposito 3 bulanan + 1,5% Bank Negara Indonesia (BNI), Bank Rakyat Indonesia (BRI) dan Bank Mandiri untuk FRN dalam Rupiah.

Pada tanggal 21 Januari 2010, Perusahaan membeli kembali FRN dengan nilai nominal USD 40 juta dan Rp 37 miliar dengan total harga beli USD 22 juta dan Rp 23 miliar. Atas pembelian kembali FRN tersebut, Perusahaan memperoleh keuntungan sebesar Rp 184.068.623.128 yang dicatat sebagai keuntungan dari restrukturisasi utang.

Selanjutnya, sesuai dengan akta perubahan dan perjanjian kembali tertanggal 21 Januari 2010, FRN yang belum dilunasi masing-masing sebesar USD 75 juta dan Rp 108 miliar direstrukturisasi dan akan jatuh tempo pada tahun 2018. Saldo FRN per tanggal 31 Desember 2011 dan 2010 masing-masing berjumlah sebesar USD 59.120.601 dan Rp 83.038.673.667 dan USD 69.031.309 dan Rp 96.491.054.806. Sesuai perjanjian 2010 maka FRN tersebut jatuh tempo tahun 2018 dengan tingkat bunga mengambang berdasarkan LIBOR 6 bulanan + 1,75% per tahun untuk FRN dalam Dolar Amerika Serikat dan berdasarkan tingkat bunga rata-rata deposito 6 bulanan + 1,75% Bank Negara Indonesia (BNI), Bank Rakyat Indonesia (BRI) dan Bank Mandiri untuk FRN dalam Rupiah.

Pertamina

Berdasarkan perjanjian pada tanggal 19 Oktober 2009, PT Pertamina (Persero) setuju untuk mengkonversikan utang usaha Perusahaan atas pembelian avtur sejumlah USD 76.484.911,64 ekuivalen dengan Rp 711.768.587.722 menjadi pinjaman jangka panjang dengan pembayaran cicilan. Pinjaman ini akan jatuh tempo pada tanggal 31 Desember 2015 dengan tingkat bunga LIBOR 6 bulanan + 1,75% per tahun. Pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010, saldo pinjaman masing-masing berjumlah USD 57.516.653 dan USD 71.895.816.

Floating Rate Note Payable

The Company issued Floating Rate Notes payable (FRN) in US Dollar and Rupiah. The Chase Manhattan Bank - London Branch acted as Trustee in the issuance of the FRN. The FRN matured in 2007 and bears floating interest based on 3-month LIBOR + 0.5% per annum for the FRN in US Dollar and average interest rate for 3-month deposits + 1.5% of Bank Negara Indonesia (BNI), Bank Rakyat Indonesia (BRI) and Bank Mandiri for the FRN in Rupiah.

On January 21, 2010, the Company repurchased its FRN with face value of USD 40 million and Rp 37 billion for purchase price of USD 22 million and Rp 23 billion. Such repurchase transaction resulted to a gain of Rp 184,068,623,128 recorded as in gain from debt restructuring.

Thereafter, based on deed of changes and buyback agreement dated January 21, 2010, the remaining unsettled FRN which amounted to USD 75 million and Rp 108 billion respectively, was restructured and will be due in 2018. Outstanding balances of FRN at December 31, 2011 and 2010, amounted to USD 59,120,601 and Rp 83,038,673,667 and USD 69,031,309 and Rp 96,491,054,806, respectively. Based on agreement in 2010, the FRN will be due in 2018 and bears floating interest based on 6-month LIBOR + 1.75% per annum for the FRN in US Dollar and average interest rate for 6-month deposits + 1.75% of Bank Negara Indonesia (BNI), Bank Rakyat Indonesia (BRI) and Bank Mandiri for the FRN in Rupiah.

Pertamina

Based on agreement dated October 19, 2009, PT Pertamina (Persero) agreed to convert the Company's trade payable for fuel purchase transactions amounting to USD 76,484,911.64 or equivalent to Rp 711,768,587,722 into a long-term loan payable with installment terms. This loan will fall due on December 31, 2015 and has an interest rate of 6-month LIBOR + 1.75% per annum. As of December 31, 2011 and 2010, outstanding loan balance amounted to USD 57,516,653 and USD 71,895,816, respectively.

Pinjaman Sindikasi

Pada tanggal 24 Juni 2011, Perusahaan menandatangani Perjanjian Fasilitas Pinjaman Club Deal secara sirkuler dengan tujuh bank : Citibank, UBS AG, PT Bank Central Asia, PT Bank ICBC Indonesia, PT Bank International Indonesia, PT Bank Permata Tbk dan Bank of China Limited. Plafon fasilitas sebesar USD 55 juta dalam jangka waktu 24 bulan dengan tingkat bunga LIBOR (1 bulan) + 4,25% per tahun (untuk kreditur dalam negeri) atau 4% per tahun (untuk kreditur luar negeri). Pembayaran pokok akan dilakukan pada bulan ke 15, 18, 21 dan 24 dengan jumlah yang sama, yaitu sebesar USD 13,75 Juta. Pinjaman ini digunakan untuk tujuan yang umum (*general purposes*). Pinjaman ini dijaminkan dengan 3 bulan pembayaran bunga yang disimpan pada rekening perusahaan di Citibank (*interest reserve account*). Saldo jaminan ini akan dijaga mengikuti fluktuasi LIBOR 1 bulan serta tidak akan diambil sampai pinjaman dilunasi. Perusahaan mencairkan seluruh plafon fasilitas pada tanggal 31 Desember 2011 dengan rincian sebagai berikut:

Syndicated Loan

On June 24, 2011, the Company entered into a Loan Facility Deal Club circularly with seven banks: Citibank, UBS AG, PT Bank Central Asia, PT Bank ICBC Indonesia, PT Bank International Indonesia, PT Bank Permata Tbk and Bank of China Limited. Maximum credit facility is USD 55 million with term of 24 months and interest rate of LIBOR (1 month) + 4.25% per year (for domestic creditors) or 4% per year (for foreign creditors). Principal payments will be made at month 15, 18, 21 and 24 by the same amount, amounting to USD 13.75 million. This facility is used for general purposes. The loan is secured by 3 months of interest payments that are deposited on a Company account in Citibank (interest reserve account). The balance of this collateral will be adjusted for fluctuations of 1-month LIBOR and will not be taken until the loan is settled. The Company has used all the facility on December 31, 2011 with details as follow:

	Mata uang asing/ *Foreign currency* USD
Facility Agents	
Citibank N.A Jakarta Branch	8.500.000
PT Bank Central Asia	8.500.000
PT Bank ICBC Indonesia	8.500.000
PT Bank International Indonesia Tbk	17.000.000
PT Bank Permata Tbk	8.500.000
Bank of China Limited, Jakarta Branch	4.000.000
	55.000.000

Nilai komitmen PT Bank International Indonesia Tbk (BII) USD 17 juta terdiri dari komitmen dua bank yaitu BII dan UBS AG, cabang Singapura masing-masing senilai USD 8,5 juta. Pada saat perjanjian kredit ini disetujui, Perusahaan belum memiliki ijin PKLN (Persetujuan Kredit Luar Negeri) dari Kementrian BUMN sehingga UBS AG, Cabang Singapura tidak bisa memberikan pinjaman langsung ke Perusahaan dan melakukan *fronting* ke BII.

The commitment value of PT Bank International Indonesia Tbk (BII) of USD 17 million consists of two banks, i.e. BII and UBS AG, Singapore Branch amounting to USD 8.5 million, respectively. The Company does not have permission for PKLN *(Persetujuan Kredit Luar Negeri)* from the Ministry of SOEs, thus UBS AG, Singapore branch can not provide loans directly to the Company and used BII as front.

Pembatasan penting dalam perjanjian diantaranya adalah:

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

The major covenants of the agreement include the following:

- Coverage ratio not less than 1.05.
- Debt ratio not to exceed 5.75 times.
- The minimum cash percentage of the group shall not be less than 5 per cent.

Indonesia Eximbank

Pada tanggal 12 Pebruari 2010, Perusahaan menandatangani Perjanjian Kredit fasilitas Pembiayaan Tranche A dengan plafon USD 15 juta dengan tingkat bunga LIBOR (6 bulan) + 3,5% per tahun, dimana tingkat bunga LIBOR akan direview setiap 6 bulan dan akan jatuh tempo dalam jangka waktu 2 tahun. Selama periode berjalan, Perusahaan telah menggunakan fasilitas tersebut sebesar USD 30 juta dengan melakukan penarikan dan pembayaran pokok sebanyak dua kali dan saldo pinjaman pada tanggal 31 Desember 2010 sebesar USD 15 juta. Pinjaman ini digunakan untuk pembiayaan dan pembiayaan kembali *Pre-Delivery Payment* (PDP) pesawat Boeing 737-800 NG yang telah memperoleh komitmen pembiayaan melalui perjanjian jual dan sewa balik dengan *lessor*. Pinjaman ini dijamin dengan saham Perusahaan di GMFAA, entitas anak.

Perjanjian kredit telah diamandemen pada tanggal 29 Oktober 2010 dan 28 Juni 2011, dengan menambahkan PDP pesawat Boeing B777-300 ER dan fasilitas pembiayaan Tranche B dengan plafon USD 27 Juta sehingga total plafon fasilitas menjadi USD 42 Juta. Pada tanggal 30 Juni 2011, Perusahaan telah menggunakan fasilitas Tranche B sebesar USD 25 juta. Saldo pinjaman pada tanggal 31 Desember 2011 adalah sebesar USD 40 Juta.

PT Angkasa Pura II (Persero)

Berdasarkan perjanjian tanggal 27 Mei 2009, PT Angkasa Pura II (Persero) setuju untuk mengkonversikan utang usaha Perusahaan sejumlah USD 21.052.103,19 ekuivalen Rp 195.910.872.304 menjadi pinjaman jangka panjang dengan pembayaran cicilan. Pinjaman ini akan jatuh tempo pada tanggal 30 Desember 2015 dengan tingkat bunga LIBOR + 0,9% per tahun. Pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010, saldo pinjaman masing-masing berjumlah USD 18.210.069 dan USD 19.788.977.

PT Angkasa Pura I (Persero)

Berdasarkan perjanjian tanggal 27 Mei 2009, PT Angkasa Pura I (Persero) setuju untuk mengkonversikan utang usaha Perusahaan sejumlah USD 8.872.465,91 ekuivalen Rp 91.465.097.646 menjadi pinjaman jangka panjang dengan pembayaran cicilan. Pinjaman ini jatuh tempo tanggal 30 Desember 2015 dengan tingkat bunga per tahun Sertifikat Bank Indonesia (SBI) 3 bulanan + 0,9%. Pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010, saldo pinjaman masing-masing berjumlah Rp 79.916.474.206 dan Rp 86.845.648.270.

Indonesia Eximbank

On February 12, 2010, the Company signed a Credit Agreement for Financing Tranche A with a credit limit of USD 15 million due in 2 years and interest rate of LIBOR (6 months) + 3.5% per year. The LIBOR rate will be reviewed every 6 months. During the current period, the Company has used USD 30 million of the facility, making withdrawals and payments twice, with outstanding loan balance at December 31, 2010 of USD 15 million. This loan is used to finance and refinance the Pre-Delivery Payment (PDP) for Boeing 737-800 NG aircraft, which is already subject to financing commitment through sale and leaseback agreement with a lessor company and collateralized with the Company's shares in GMFAA, a subsidiary.

The credit agreement was amended on October 29, 2010 and again on June 28, 2011, by adding a PDP for Boeing B777-300 ER and Tranche B financing facility with a plafond of USD 27 million; thus the total facility limit amounted to USD 42 million. On June 30, 2011, the Company has used USD 25 million of Tranche B facility. Outstanding loan at December 31, 2011 amounted to USD 40 million.

PT Angkasa Pura II (Persero)

Based on agreement dated May 27, 2009, PT Angkasa Pura II (Persero) agreed to convert the Company's trade payable of USD 21,052,103.19 equivalent to Rp 195,910,872,304 into a long-term loan payable with installment terms. This loan will fall due on December 30, 2015 and has interest rate of LIBOR + 0.9% per annum. As of December 31, 2011 and 2010, the outstanding loan balance amounted to USD 18,210,069 and USD 19,788,977, respectively.

PT Angkasa Pura I (Persero)

Based on agreement dated May 27, 2009, PT Angkasa Pura I (Persero) agreed to convert the Company's trade payable amounting to USD 8,872,465.91 equivalent to Rp 91,465,097,646 into a long-term loan payable with installment terms. This loan will fall due on December 30, 2015 and has interest rate equivalent to the 3-month rate of Bank Indonesia Certificate (SBI) + 0.9% per annum. As of December 31, 2011 and 2010, the outstanding loan balance amounted to Rp 79,916,474,206 and Rp 86,845,648,270, respectively.

Bank CIMB Niaga

Pada 6 Oktober 2009, PT Aero Wisata, entitas anak, memperoleh fasilitas pinjaman khusus investasi dari Bank CIMB Niaga dengan jumlah kredit maksimum sebesar Rp 20 miliar. Tingkat suku bunga adalah 13,25% per tahun dan dipengaruhi oleh tingkat bunga pasar. Fasilitas ini digunakan untuk biaya renovasi Hotel Irian Biak. Jangka waktu pinjaman adalah 8 tahun, termasuk didalamnya *grace period* 18 bulan, dan akan berakhir pada 6 Oktober 2017. Pinjaman ini dijaminkan dengan tiga sertifikat kepemilikan tanah dimana hotel tersebut berdiri (Catatan 14).

PT Aerotrans Services Indonesia memperoleh fasilitas pinjaman dari Bank CIMB Niaga yang digunakan sebagai pembiayaan dalam pengadaan kendaraan baru untuk kegiatan operasional dengan jangka waktu 3-4 tahun dan dikenakan bunga berkisar antara 2,5% - 5% per tahun diatas tingkat suku bunga deposito yang dijamin pemerintah.

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

PT Aerotrans Services Indonesia memperoleh pinjaman khusus untuk pendanaan talangan atas kekurangan likuiditas yang timbul akibat kegiatan investasi. Pinjaman ini berjangka waktu maksimum satu tahun atau selama masa perjanjian sewa, dengan tingkat bunga per tahun sebesar 1,25% diatas bunga deposito dijamin Pemerintah. Pinjaman ini dijamin dengan deposito berjangka.

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

a. Mengurangi tingkat bunga dari 13% - 16% per tahun menjadi 11% - 12,25% per tahun.

b. Merubah alokasi dari fasilitas pinjaman sebagai berikut:

- Pinjaman Transaksi Khusus (PTK) Investasi No. 2 dan Novasi sebagian dari pinjaman tetap *back to back* senilai Rp 7 miliar digabungkan menjadi PTK Investasi No. 5.
- PTK Investasi No. 3 dan Novasi sebagian dari pinjaman tetap *back to back* sebesar Rp 4 miliar digabungkan menjadi PTK Investasi No. 6.

Fasilitas ini memiliki jangka waktu 36 bulan sampai 42 bulan.

Bank CIMB Niaga

On October 6, 2009, PT Aero Wisata, a subsidiary, obtained investment credit loan facility from Bank CIMB Niaga with maximum credit of Rp 20 billion. The interest rate is at 13.25% per annum and is subject to change depending on the market interest rate. The loan is used to finance the renovation of Irian Biak Hotel. The term of the loan is 8 years, which includes a grace period of 18 months and will mature on October 6, 2017. The loan is secured by three landright certificates on the land area where the hotel is located (Note 14).

PT Aerotrans Services Indonesia obtained investment loan facility from Bank CIMB Niaga to finance the purchase of new vehicle for operations with term of 3 to 4 years per annum and bears interest ranging from 2.5% - 5% per annum above the interest rate of time deposit guaranteed by the Government.

Such loan agreement includes certain terms and conditions that restrict PT Aerotrans Services Indonesia to distribute dividends and change its organizational structure without written notification to the bank.

PT Aerotrans Services Indonesia obtained a loan facility to be used as bridging financing for liquidity gap arising from investment activities. This loan has a maximum term of one year or the period of leased agreement whichever is shorter, with interest rate per annum at 1.25% plus the interest rate of time deposits guaranteed by the government. This loan is secured by time deposit.

On June 24, 2010, PT Aerotrans Services Indonesia restructured its loan. The agreed restructured terms are as follows:

a. Reduce interest rate from 13% - 16% p.a to 11% - 12.25% p.a.

b. Change in allocation of loan facility as follows:

- Investment loan transaction (PTK) No. 2 and partial Novation from fixed back to back loan amount of Rp 7 billion was combined into PTK investment No. 5.
- PTK investment No. 3 and partial Novation from fixed back to back loan amount of Rp 4 billion was combined into PTK investment No. 6.

These facilities have a term of 36 months to 42 months.

Utang yang telah direstrukturisasi dijamin dan diikat secara fidusia dengan kendaraan bermotor yang dibeli dengan total nilai minimum sebesar Rp 175.124.150.000, piutang yang timbul dari kontrak sewa kendaraan dengan total nilai minimum sebesar Rp 10.504.404.158 dan penyerahan/ pengelolaan *escrow account* serta *comfort letter* dari PT Aero Wisata. Tingkat suku bunga tahun 2011 dan 2010 sebesar 11% dan 11,00% sampai dengan 12,25% per tahun.

The restructured loan is secured by fiduciary ownership of the related vehicles purchased with a minimum amount of Rp 175,124,150,000, accounts receivable from rental of vehicles with minimum amount of Rp 10,504,404,158 and opening of escrow account and a comfort letter from PT Aero Wisata. The interest rate in 2011 and 2010 ranges from 11% and 11.00% to 12.25% per annum.

PT Bank Negara Indonesia

Pada tanggal 31 Maret 2010, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), entitas anak, memperoleh fasilitas kredit investasi sebesar Rp 100 miliar, jatuh tempo tanggal 30 Desember 2015 dan suku bunga mengambang dari Bank Negara Indonesia. Fasilitas kredit berjangka waktu 5 tahun 9 bulan ini ditujukan untuk pembiayaan pengembangan usaha berupa sarana dan prasarana baru serta pengadaan mesin dan peralatan sebesar 52,32% dari nilai pembiayaan aset. Fasilitas pinjaman ini dijamin dengan aset yang dibiayai melalui fasilitas ini.

PT Bank Negara Indonesia

On March 31, 2010, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), a subsidiary, obtained a Rp 100 billion loan facility which will mature on December 30, 2015 and subject to floating interest rate from Bank Negara Indonesia. The term of credit facility is 5 years and 9 months the purpose of which is for business development financing of new facilities and infrastructure and also for machine and equipment procurement of 52.32% from value of asset financing. This credit facility is fiduciary collaterized by assets financed by this credit.

Pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010, saldo pinjaman masing-masing berjumlah Rp 56.621.163.545 dan Rp 21.965.727.137.

As of December 31, 2011 and 2010, outstanding loans balance amounted to Rp 56,621,163,545 and Rp 21,965,727,137, respectively.

Pada tanggal 31 Desember 2011, GMFAA telah memenuhi seluruh rasio keuangan yang dipersyaratkan dalam perjanjian pinjaman tersebut antara lain: (a) rasio lancar minimal 1 kali; (b) rasio liabilitas dengan modal maksimal 2,5 kali; (c) rasio kemampuan membayar utang minimal 100%.

On December 31, 2011, GMFAA has met the financial ratio requirement based on the agreement: (a) minimum current ratio of 1; (b) debt to equity ratio minimum of 2.5 times and (c) leverage ratio minimum of 100%.

PT Mandiri Tunas Finance

Merupakan pinjaman PT Aerotrans Services Indonesia, entitas anak atas pembelian 27 unit kendaraan. Tingkat bunga pinjaman tersebut sebesar 18,78% - 20,75% untuk 3 tahun, dengan jangka waktu pinjaman selama 36 bulan. Pinjaman ini dijamin secara fidusia dengan kendaraan bermotor yang dibiayai.

PT Mandiri Tunas Finance

This loan was obtained by PT Aerotrans Services Indonesia, a subsidiary, for the purchase of 27 vehicles. Interest rate is 18.78% - 20.75% for 3 years, with term of 36 months. This loan is fiduciary collateralized by the financed vehicles.

Pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010, saldo pinjaman masing-masing berjumlah Rp 23.440.013.654 dan Rp 42.350.562.130.

As of December 31, 2011 and 2010, outstanding loan balance amounted to Rp 23,440,013,654 and Rp 42,350,562,130, respectively.

Bank Jabar Banten

PT Bina Inti Dinamika (BID), entitas anak, pada tanggal 12 Mei 2011 memperoleh fasilitas pinjaman dari Bank Jabar Banten dengan jumlah maksimum sebesar Rp 22,5 miliar. Pinjaman ini digunakan sebagai tambahan modal kerja operasional. Tingkat bunga pinjaman per tahun 11,75%.

Bank Jabar Banten

PT Bina Inti Dinamika (BID), a subsidiary, on May 12, 2011 obtained a loan facility from Bank Jabar Banten with a maximum credit of Rp. 22.5 billion. This loan is used as additional working capital for operations. The loan interest rate is 11.75% per annum.

Pinjaman ini dijamin dengan tanah bersertifikat HGB No. 352 yang terletak di kecamatan Sumur, Bandung. Pada tanggal 31 Desember 2011, saldo pinjaman sebesar Rp 14.172.190.882 dan telah dilunasi pada tanggal 29 Pebruari 2012.

The loan is collateralized by land certificate (HGB) No.352 located at Sumur, Bandung. As of December 31, 2011, outstanding loan amounted to Rp 14,172,190,882 and was settled on February 29, 2012.

St. George Bank Australia

Pada September 2008, GOH Australia, entitas anak, memperoleh hutang sewa pembiayaan kendaraan dari St. George Bank, Australia. Jangka waktu perjanjian sewa pembiayaan adalah 4 tahun dan akan berakhir pada Agustus 2012.

St. George Bank Australia

In September 2008, GOH Australia, a subsidiary, obtained debt financing lease vehicles from St. George Bank, Australia with finance lease agreement period of 4 years and will expire in August 2012.

25. LIABILITAS SEWA PEMBIAYAAN / LEASE LIABILITIES

Perusahaan melakukan transaksi sewa pesawat Airbus tipe A-330 yang dibiayai oleh Lloyd (ECA) dengan masa sewa sejak tahun 1996 – 2016.

The Company entered into lease transaction for the lease of aircraft Airbus type A-330 which were financed by Lloyd (ECA), with lease term of 1996 – 2016.

Pembayaran minimum sewa berdasarkan perjanjian sewa adalah sebagai berikut:

The minimum lease payments based on the lease agreements are as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011		31 Desember/ December 31, 2010		
	Mata uang asing/ *Foreign currency* USD	Setara dengan/ *Equivalent to* IDR	Mata uang asing/ *Foreign currency* USD	Setara dengan/ *Equivalent to* IDR	
Dalam satu tahun	58.896.656	534.074.873.589	66.484.808	597.764.904.440	Within one year
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	145.069.578	1.315.490.934.318	178.198.825	1.602.185.637.505	Over one year but not longer than five years
Lebih dari lima tahun	-	-	27.846.116	250.364.429.390	Over five years
Jumlah pembayaran sewa masa depan	203.966.234	1.849.565.807.907	272.529.749	2.450.314.971.335	Total future lease payment
Dikurangi beban keuangan di masa depan	11.804.767	107.045.626.056	18.285.555	164.405.417.867	Less future finance charges
Nilai kini pembayaran minimum sewa	192.161.467	1.742.520.181.851	254.244.194	2.285.909.553.468	Present value of minimum lease payments
Disajikan di laporan posisi keuangan konsolidasian sebagai:					Presented in consolidated statement of financial position as:
Jatuh tempo dalam satu tahun	54.552.395	494.681.115.141	60.388.440	542.952.462.691	Current maturities
Jangka panjang	137.609.072	1.247.839.066.710	193.855.754	1.742.957.090.777	Non current maturities
Jumlah	192.161.467	1.742.520.181.851	254.244.194	2.285.909.553.468	Total

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

- Saldo utang ECA pada tanggal 21 Desember 2010 yang terdiri dari utang kepada Commercial Lender sebesar USD 78.782.738,30 dan kepada ECA sebesar USD 175.461.456,40 dijadwal ulang dan jatuh tempo tiap bulan sampai Desember 2016. Tingkat bunga atas pinjaman ECA sebesar LIBOR + 0,9/0,95%, sedangkan tingkat bunga atas pinjaman *Commercial Lender* sebesar LIBOR + 1,75%. Utang ECA dan *Commercial Lender* dijamin dengan 6 (enam) pesawat Airbus A330-300 dan 3 (tiga) mesin Rolls Royce model Trent 768 *engines*. Tambahan jaminan untuk sebagian dari utang ECA (Tranche A dan B1) sebesar USD 50 juta adalah 7 pesawat Boeing 737-400. Jaminan ini telah dilepaskan sesuai *Deed of Release* tanggal 2 Maret 2011.
- Pada tanggal 21 Desember 2010, Perusahaan membeli kembali pinjamannya melalui proses *reverse dutch auction* sebesar USD 15.546.270 dengan nilai USD 11.000.000, sehingga memperoleh keuntungan sebesar USD 4.546.270 atau setara dengan Rp 40.975.533.493.

On December 21, 2010, the Company completed the restructuring of the ECA debt. The restructuring clarified the following matters:

- The outstanding ECA debt balance as of December 21, 2010 consisting of debt to Commercial Lenders amounting to USD 78,782,738.30 and ECA amounting to USD 175,461,456.40 was rescheduled and will now fall due each month until December 2016. The interest on the ECA loan is LIBOR + 0.9/0.95%, while the interest rate on loans to Commercial Lenders is LIBOR+1.75%. The debt with ECA and Commercial Lenders is guaranteed by 6 (six) Airbus A330-300 aircraft and three 3 (three) Rolls Royce model Trent 768 engines. Additional guarantees for a portion of ECA debt (Tranche A and B1) amounting to USD 50 million is 7 Boeing 737-400 aircraft. This guarantees has been released based on Deed of Release on March 2, 2011.
- On December 21, 2010, the Company repurchased its loan through reverse dutch auction process amounting to USD 15,546,270, with a value of USD 11,000,000, generating a gain of USD 4,546,270 or equivalent to Rp 40,975,533,493.

Pembatasan penting dalam perjanjian sewa pembiayaan diantaranya adalah:

- Perusahaan tidak akan dan akan menjaga bahwa tidak terdapat perusahaan dalam Garuda grup yang memiliki liabilitas keuangan kecuali untuk:
  - Liabilitas keuangan yang terjadi berdasarkan perjanjian ini, perjanjian sewa tambahan, dokumen-dokumen sewa lain dan liabilitas kepada kreditur yang terdapat pada tanggal efektif dan diungkapkan dalam *Deed Poll*.
  - Liabilitas keuangan yang timbul akibat sewa operasi dimana penyewa adalah perusahaan dalam Garuda grup.
  - Sejak tanggal efektif sampai dengan 30 Juni 2011, total liabilitas keuangan Garuda grup tidak boleh melebihi USD 80.000.000 dan dari tanggal 1 Juli 2011 sampai berakhirnya perjanjian, Garuda grup harus memenuhi pembatasan yang dipersyaratkan dalam perjanjian.
- *Coverage ratio* tidak kurang dari 1,3.
- *Debt ratio* tidak melebihi 5 kali.
- Tahun 2010 – 2016 maksimum belanja modal tiap tahun adalah 2,5% dari total penerimaan operasional.

Dalam perjanjian restrukturisasi ECA tersebut terdapat *negatif covenant* yaitu Perusahaan tidak diperkenankan untuk membayar atau mengumumkan dividen atau distribusi lainnya kecuali:

a) Dividen tersebut tidak melebihi: (i) 10% dari laba bersih Perusahaan sebelum IPO atau (ii) 50% dari laba bersih Perusahaan setelah IPO.

b) Dividen dibagikan jika terdapat kelebihan kas (*excess cash* Perusahaan) seperti yang didefinisikan dalam perjanjian pada tahun bersangkutan.

c) Diperbolehkan berdasarkan hukum bagi Perusahaan untuk melakukan pembayaran atau pengumuman.

d) Tidak ada saldo yang jatuh tempo dan belum dibayar atas perjanjian sewa dan tidak ada saldo lainnya yang jatuh tempo dan belum dibayar atas peminjaman utang lainnya.

e) Tidak ada kejadian sehubungan dengan pailit dan ketidakmampuan membayar liabilitas yang ada.

Pada tanggal 15 Desember 2010, Perusahaan telah melakukan pembayaran atas *tax security deposit tranche* A dan *security deposit tranche* B masing-masing sebesar EUR 7 juta dan EUR 1 juta, sebagai salah satu syarat yang harus dipenuhi Perusahaan dalam restrukturisasi utang ECA.

The major covenants in the financial lease agreement include the following:

- The Company will not, and will ensure that no companies in the Garuda group, have any financial liabilities except for:
  - Financial liabilities arising from this agreement, supplementary rental agreements, other rental documents, and liabilities to creditors already existing on the effective date and disclosed in the Deed Poll.
  - Financial liabilities incurred from operating leases in which the lessee is a company in the Garuda group.
  - From the effective date through June 30, 2011, the total financial liabilities incurred by the companies in the Garuda group may not exceed USD 80,000,000, and starting from July 1, 2011 until the the termination of the agreement, Garuda group shall meet the restrictions required in the agreement.
- Coverage ratio not less than 1.3.
- Debt ratio not to exceed 5 times.
- For the years 2010–2016 the maximum capital expenditure each year shall be 2.5% of the total operating revenue.

In the ECA debt restructuring agreement, there is a negative covenant that does not allow the Company to pay or announce any dividend or other distribution, except:

a) The dividend does not exceed: (i) 10% of the distributable profit for such financial year prior to an IPO or (ii) 50% of the distributable profit for such financial year after an IPO.

b) Dividend is distributed if the Company has excess cash in the year concerned as defined in the agreement.

c) It is allowed by law for the Company to make payment or announcement.

d) There is no outstanding balance that has fallen due and has not been paid for any rental agreement and no other balances that have fallen due and not been paid for other debt borrowings.

e) There are no occurrences relating to continuing inability to pay.

On December 15, 2010, the Company has paid the tax security deposit tranche A and security deposit tranche B, of EUR 7 million and EUR 1 million, respectively, as one of the conditions to be met by the Company in the ECA debt restructuring process.

26. LIABILITAS TIDAK LANCAR LAINNYA / 26. OTHER NON CURRENT LIABILITIES

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Uang muka agen	22.603.425.542	12.564.946.987	Advances from agent
Pembelian perangkat lunak	19.026.862.334	-	Purchase of software
Lain-lain	259.133.421	6.935.406.881	Others
Jumlah	41.889.421.297	19.500.353.868	Total

27. LIABILITAS ESTIMASI BIAYA PENGEMBALIAN DAN PEMELIHARAAN PESAWAT / 27. ESTIMATED LIABILITY FOR AIRCRAFT RETURN AND MAINTENANCE COST

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Saldo awal tahun	575.041.457.764	650.697.965.178	Balance at beginning of year
Penambahan tahun berjalan	120.604.545.865	152.976.124.245	Provision during the year
Jumlah digunakan	(157.193.437.747)	(203.949.121.073)	Amount utilised
Amortisasi diskonto	20.383.662.132	26.077.490.087	Amortized discount
Selisih kurs	(56.212.063.745)	(50.761.003.673)	Foreign exchange differences
Saldo akhir tahun	502.624.164.269	575.041.454.764	Balance at end of year
Penyajian			Presentation
Jatuh tempo dalam satu tahun	262.406.132.770	364.800.997.421	Current maturities
Jangka panjang	240.218.031.499	210.240.457.343	Non current maturities
Jumlah	502.624.164.269	575.041.454.764	Total

28. LIABILITAS IMBALAN PASCA KERJA / 28. POST-EMPLOYMENT BENEFITS OBLIGATION

a. Imbalan Pasca-kerja / Post-employment Benefits

Program Iuran Pasti / Defined Contribution Plan

Perusahaan dan PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), entitas anak, menyelenggarakan program pensiun iuran pasti untuk seluruh karyawan tetapnya. Program pensiun tersebut dikelola oleh Dana Pensiun Garuda Indonesia (DPGA), yang akta pendiriannya telah disahkan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. KEP-403/KM.17/1999 tanggal 15 Nopember 1999. Iuran dana pensiun berjumlah 7,5% dari gaji dasar karyawan dimana sebesar 2% ditanggung karyawan dan sisanya ditanggung Perusahaan dan entitas anak.

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

The Company and PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), a subsidiary, established a defined contribution pension plan for all their permanent employees. The pension plan is managed by Dana Pensiun Garuda Indonesia (DPGA), whose deed of establishment was approved by the Minister of Finance of the Republic of Indonesia in his Decision Letter No. KEP-403/KM.17/1999 dated November 15, 1999. The pension fund contributions are equivalent to 7.5% of employees' basic salaries wherein 2% are assumed by the employees and the difference is assumed by the Company and its subsidiary.

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI), a subsidiary, established an insurance program covering post-retirement benefits for all qualified permanent employees. This program provides post-retirement benefits based on the participants latest salaries. This program is managed by PT Asuransi Jiwasraya (Persero). The program is funded by contributions from the respective subsidiary and its employees at 7.5% and 2.5%, of the employees' basic salaries, respectively.

PT Aero Wisata, entitas anak, menyelenggarakan program pensiun manfaat pasti untuk seluruh karyawan tetapnya yang dikelola oleh Dana Pensiun Pegawai Aero Wisata. Iuran dana pensiun berasal dari kontribusi PT Aero Wisata dan karyawan masing-masing sebesar 10% dan 5% dari gaji kotor. Pada masa pensiun, karyawan akan memperoleh manfaat sebesar 2,5% kali masa kerja kali penghasilan dasar pensiun.

PT Aero Wisata, a subsidiary, established a defined benefit pension plan for all its permanent employees. The plan is managed by Dana Pensiun Pegawai Aero Wisata. The pension fund is funded by contribution from PT Aero Wisata and its employees at 10% and 5%, respectively, of the employees gross salaries. At retirement age, the employees will obtain benefit of 2.5% times working period times basic pension income.

Program Imbalan Pasti

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

Defined Benefit Plan

The Company and the subsidiaries (GMFAA, ADSI, ASI and AWS) also provide benefits to their qualifying employees in accordance with the Company's policies based on Labor Law No. 13 Year 2003. No funding has been made to this defined benefit plan.

b. Imbalan Kerja Jangka Panjang Lain

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

b. Other Long-term Benefit

The Company and the subsidiaries (GMFAA, ADSI, ASI and AWS) provides long service awards to their employees who have already rendered 20 years of service in accordance with the Company's policies. No funding has been made to this long-term benefit.

Pada tahun 2011 dan 2010, perhitungan imbalan kerja program imbalan pasti dan imbalan kerja jangka panjang lainnya dihitung oleh PT. Padma Radya Aktuaria, aktuaris independen, dengan menggunakan asumsi utama sebagai berikut:

In 2011 and 2010, the cost of providing defined benefit plan and other long-term benefits are calculated by PT. Padma Radya Aktuaria, an independent actuary, using the following key assumptions:

Tingkat diskonto	6,50% tahun/in *2011 dan 8,08% tahun/in 2010*	Discount rate
Tingkat kenaikan gaji	8% tahun/*in* 2011 dan/*and 2010*	Future salary increment rate
Tingkat kematian	TMII	Mortality rate
Tingkat cacat	10% dari tingkat kematian/ *10% of mortality rate*	Disability rate
Tingkat pengunduran diri	5% usia 25 tahun menurun secara garis lurus sampai 1% usia 46 tahun dan 1% usia diatas 46 tahun/ *5% at age 25 and decreasing linearly to 1% at age 46 and 1% thereafter*	Resignation rate
Tingkat pensiun normal	56 tahun/*56 years*	Normal retirement rate
Tingkat kenaikan biaya kesehatan - untuk kesehatan	7,2% sampai tahun 2014 menurun secara garis lurus menjadi 0% pada usia pensiun/ *7.2% until year 2014 decreasing linearly to 0% at retirement age*	Medical cost increment rate - for healthcare

Jumlah yang dibebankan atas imbalan pasca-kerja program imbalan pasti dan jangka panjang lain adalah sebagai berikut:

The amounts recognized in profit or loss arising from the post-employment defined benefits plan and other long-term benefits, are as follows:

	2011					
	Imbalan pasca-kerja/ *Post-employment benefit*					
	Imbalan kesehatan/ *Healthcare plan*	Program imbalan pasti/ *Defined benefit plan*	Kesehatan/ pensiun/ *Health pension*	Penghargaan masa bakti/ *Long service award*	Jumlah/ *Total*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Biaya jasa kini	16.049.674.672	74.289.868.804	1.331.867.048	12.675.528.295	104.346.938.818	Current service cost
Biaya jasa lalu	-	13.832.705.200	-	-	13.832.705.200	Past service cost
Beban bunga	13.232.035.195	128.882.281.297	37.285.177.407	16.195.108.838	195.594.602.736	Interest costs
Keuntungan (kerugian) aktuaria	-	44.390.028.246	3.325.893.344	11.260.689.681	58.976.611.271	Actuarial gain (losses)
Dampak pengurangan pegawai	-	(12.121.542.592)	(10.371.696.631)	(4.089.680.535)	(26.582.919.758)	Effect of curtailment
Hasil aset program diharapkan	-	-	(57.066.288.620)	-	(57.066.288.620)	Expected return on plan assets
Jumlah	29.281.709.866	249.273.340.954	(25.495.047.452)	36.041.646.279	289.101.649.647	Total

	2010					
	Imbalan pasca-kerja/ *Post-employment benefit*					
	Imbalan kesehatan/ *Healthcare plan*	Program imbalan pasti/ *Defined benefit plan*	Pensiun kesehatan/ *Health pension*	Penghargaan masa bakti/ *Long service award*	Jumlah/ *Total*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Biaya jasa kini	22.207.172.990	52.261.107.507	1.528.052.703	10.192.504.009	86.188.837.209	Current service cost
Biaya jasa lalu	-	14.295.408.987	-	-	14.295.408.987	Past service cost
Beban bunga	9.857.722.022	132.771.810.908	47.798.422.499	16.870.918.685	207.298.874.114	Interest costs
Keuntungan (kerugian) aktuaria	-	37.511.271.152	(22.186.132.536)	40.830.426.765	56.155.565.381	Actuarial gain (losses)
Dampak pengurangan pegawai	-	(8.071.219.515)	(5.271.658.093)	(4.190.804.359)	(17.533.681.967)	Effect of curtailment
Hasil aset program diharapkan	-	-	(36.339.156.465)	-	(36.339.156.465)	Expected return on plan assets
Jumlah	32.064.895.012	228.768.379.039	(14.470.471.892)	63.703.045.100	310.065.847.259	Total

Liabilitas imbalan kerja pasca-kerja program imbalan pasti dan jangka panjang lain yang termasuk dalam laporan keuangan konsolidasian adalah sebagai berikut:

The amounts included in the consolidated statement of financial position arising from the post-employment defined benefits plan and other long-term benefit are as follows:

	31 Desember/ *December 31*, 2011					
	Liabilitas imbalan pasca kerja/ *Employee benefit obligations*					
	Imbalan kesehatan/ *Healthcare plan*	Program imbalan pasti/ *Defined benefit plan*	Pensiun kesehatan/ *Health pension*	Penghargaan masa bakti/ *Long service award*	Jumlah/ *Total*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Nilai tunai kewajiban	123.585.212.553	1.997.344.722.328	458.992.473.162	225.451.397.398	2.805.373.805.441	Present value of obligation
Biaya jasa lalu yang masih akan diakui dimasa mendatang	-	(36.099.007.991)	-	-	(36.099.007.991)	Unrecognized past service cost
Keuntungan (kerugian) aktuaria belum diakui	-	(893.529.881.590)	3.959.902.184	-	(889.569.979.406)	Unrecognized actuarial gains (losses)
Nilai wajar aset program	-	-	(531.444.050.477)	-	(531.444.050.477)	Fair value of plan assets
Kewajiban imbalan kerja	123.585.212.553	1.067.715.832.747	(68.491.675.131)	225.451.397.398	1.348.260.767.567	Employee benefit obligations

	31 Desember/ *December 31*, 2010					
	Liabilitas imbalan pasca kerja/ *Employee benefit obligations*					
	Imbalan kesehatan/ *Healthcare plan*	Program imbalan pasti/ *Defined benefit plan*	Pensiun kesehatan/ *Health pension*	Penghargaan masa bakti/ *Long service award*	Jumlah/ *Total*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Nilai tunai kewajiban	261.001.175.210	1.605.671.921.597	451.013.476.337	215.149.285.867	2.532.835.859.011	Present value of obligation
Biaya jasa lalu yang masih akan diakui dimasa mendatang	-	(49.808.067.210)	-	-	(49.808.067.210)	Unrecognized past service cost
Keuntungan (kerugian) aktuaria belum diakui	-	(646.763.923.408)	1.856.320.022	-	(644.907.603.386)	Unrecognized actuarial gains (losses)
Nilai wajar aset program	-	-	(483.943.217.068)	-	(483.943.217.068)	Fair value of plan assets
Kewajiban imbalan kerja	261.001.175.210	909.099.930.979	(31.073.420.709)	215.149.285.867	1.354.176.971.347	Employee benefit obligations

Mutasi liabilitas imbalan kerja pasca-kerja program imbalan pasti dan jangka panjang lain adalah sebagai berikut:

Movements in the net liability of the post-employment defined benefits plan and other long-term benefit are as follows:

	31 Desember/ *December 31*, 2011					
	Liabilitas imbalan pasca kerja/ *Employee benefit obligations*					
	Imbalan kesehatan/ *Healthcare plan*	Program imbalan pasti/ *Defined benefit plan*	Pensiun kesehatan/ *Health pension*	Penghargaan masa bakti/ *Long service award*	Jumlah/ *Total*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Saldo awal tahun	261.001.175.210	909.099.930.979	(31.073.420.709)	215.149.285.867	1.354.176.971.347	Balance at beginning of year
Beban tahun berjalan	29.281.709.866	249.273.340.954	(25.495.047.452)	36.041.646.279	289.101.649.647	Expense for the year
Penyesuaian data mutasi	-	1.227.074.102	-	385.473.074	1.612.547.176	Adjustment related to mutation
Pembayaran imbalan	(166.697.672.523)	(91.884.513.288)	(11.923.206.970)	(26.125.007.822)	(296.630.400.603)	Payments of benefits
Saldo akhir tahun	123.585.212.553	1.067.715.832.747	(68.491.675.131)	225.451.397.398	1.348.260.767.567	Balance at end of year

	2010					
	Liabilitas imbalan pasca kerja/ *Employee benefit obligations*					
	Imbalan kesehatan/ *Healthcare plan*	Program imbalan pasti/ *Defined benefit plan*	Pensiun kesehatan/ *Health pension*	Penghargaan masa bakti/ *Long service award*	Jumlah/ *Total*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Saldo awal tahun	301.541.885.392	743.464.800.560	40.891.339.254	171.652.990.623	1.257.551.015.829	Balance at beginning of year
Beban tahun berjalan	32.064.895.012	228.768.379.039	(14.470.471.892)	63.703.045.100	310.065.847.259	Expense for the year
Penyesuaian data mutasi	-	332.023.076	-	231.904.322	563.927.398	Adjustment related to mutation
Penyesuaian kewajiban ke GMF	(2.389.445.767)	-	2.389.445.767	-	-	Adjustment liabilities to GMF
Nilai wajar dari dana Yankesga	7.571.138.404	-	(7.571.138.404)	-	-	Fair value of Yankesga fund
Pembayaran imbalan	(77.787.297.831)	(63.465.271.696)	(52.312.595.434)	(20.438.654.178)	(214.003.819.139)	Payments of benefits
Saldo akhir tahun	261.001.175.210	909.099.930.979	(31.073.420.709)	215.149.285.867	1.354.176.971.347	Balance at end of year

Perusahaan menawarkan program *second career* kepada karyawan tertentu. Selisih antara jumlah manfaat yang diberikan dengan jumlah tercatat kewajiban imbalan pasca kerja dari karyawan yang bersangkutan sebesar Rp 203.098.145.482 dicatat sebagai beban lain-lain pada tahun 2009.

The Company offered second career program to certain employees. The difference between the total benefits paid and the carrying amounts of the employee benefit obligations attributed to the related employees was recorded as other expenses amounting to Rp 203,098,145,482 in 2009.

Mulai tanggal 31 Juli 2010, Perusahaan memutuskan untuk menghentikan penawaran program *second career* berdasarkan surat keputusan No. JKT02/SKEP/50067/10. Sebagai konsekuensinya Perusahaan melakukan penyesuaian biaya yang masih harus dibayar sebesar Rp 68.468.392.713.

Effective on July 31, 2010, the Company decided to stop to offer its second career program based on decision letter No. JKT02/SKEP/50067/10. Consequently, the Company has adjusted the accrued expenses by Rp 68,468,392,713.

29. KEPENTINGAN NON PENGENDALI / 29. NON CONTROLLING INTEREST

	Kepentingan non pengendali atas aset bersih/ *Non controlling interests in net assets*		Kepentingan non pengendali atas laba (rugi) bersih/ *Net income attributable to non controlling interests*	
	31 Desember/ *December 31, 2011*	31 Desember/ *December 31, 2010*	31 Desember/ *December 31, 2011*	31 Desember/ *December 31, 2010*
	Rp	Rp	Rp	Rp
PT Abacus Distribution Systems Indonesia	2.094.805.897	2.086.818.221	(49.791.228)	(113.089.070)
PT Aero Wisata dan entitas anak/ *and its subsidiaries*	12.819.000.566	10.107.494.867	3.185.290.302	2.742.411.270
Jumlah/ *Total*	14.913.806.463	12.194.313.088	3.135.499.074	2.629.322.200

30. MODAL SAHAM / 30. CAPITAL STOCK

	31 Desember 2011/ *December 31, 2011*			
	Jumlah saham/ *Number of shares*	Persentase kepemilikan/ *Percentage of ownership*	Jumlah modal disetor/ *Total paid-up capital*	
		%	Rp	
Saham seri A Dwiwarna:				Series A Dwiwarna share:
Pemerintah Negara Republik Indonesia	1	0,00%	500	Government of The Republic Indonesia
Saham biasa seri B :				Series B share:
Pemerintah Republik Indonesia	15.653.127.999	69,14%	7.826.563.999.500	Government of The Republic Indonesia
PT Bahana Securities Portfolio III+II	993.579.225	4,39%	496.789.612.500	PT Bahana Securities Portfolio III+II
PT Danareksa Persero S/A 03	998.613.000	4,41%	499.306.500.000	PT Danareksa Persero S/A 03
PT Mandiri Sekuritas	474.773.500	2,10%	237.386.750.000	PT Mandiri Sekuritas
PT Angkasa Pura II (Persero)	403.634.000	1,78%	201.817.000.000	PT Angkasa Pura II (Persero)
PT Angkasa Pura I (Persero)	248.496.000	1,10%	124.248.000.000	PT Angkasa Pura I (Persero)
Dewan Komisaris:				Board of Commisioners
Hadiyanto	538.300	0,00%	269.150.000	Hadiyanto
Adi Rahman Adiwoso	685.574	0,00%	342.787.000	Adi Rahman Adiwoso
Sahala Lumban Gaol	1.185.574	0,01%	592.787.000	Sahala Lumban Gaol
Wendy Aritenang Yazid	231.534	0,00%	115.767.000	Wendy Aritenang Yazid
Dewan Direksi:				Board of Directors
Emirsyah Satar	1.904.369	0,01%	952.184.500	Emirsyah Satar
Achirina	534.835	0,00%	267.417.500	Achirina
Agus Priyanto	500.000	0,00%	250.000.000	Agus Priyanto
Ari Sapari	375.131	0,00%	187.565.500	Ari Sapari
Elisa Lumbantoruan	968.835	0,00%	484.417.500	Elisa Lumbantoruan
Hadinoto Soedigno	678.835	0,00%	339.417.500	Hadinoto Soedigno
Masyarakat (kepemilikan di bawah 2%)	3.861.169.288	17,06%	1.930.584.644.000	Public (each holding below 2%)
	22.640.996.000	100,00%	11.320.498.000.000	

	31 Desember 2010/ *December 31, 2010*			
	Jumlah saham/ *Number of shares*	Persentase kepemilikan/ *Percentage of ownership*	Jumlah modal disetor/ *Total paid-up capital*	
		%	Rp	
Saham seri A Dwiwarna:				Series A Dwiwarna share:
Pemerintah Republik Indonesia	1	0,00%	500	Government of The Republic of Indonesia
Saham biasa seri B:				Series B shares:
Pemerintah Republik Indonesia	15.653.127.999	85,82%	7.826.563.999.500	Government of The Republic of Indonesia
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	1.935.738.000	10,61%	967.869.000.000	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
PT Angkasa Pura II (Persero)	403.634.000	2,21%	201.817.000.000	PT Angkasa Pura II (Persero)
PT Angkasa Pura I (Persero)	248.496.000	1,36%	124.248.000.000	PT Angkasa Pura I (Persero)
Jumlah	18.240.996.000	100,00%	9.120.498.000.000	Total

Mutasi saham Perusahaan sebagai berikut :

Movement of Company's shares are as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011	31 Desember/ December 31, 2010	
	Rp	Rp	
Saldo awal	18.240.996.000	9.120.498	Beginning balance
Pemecahan saham dari Rp1.000.000 menjadi Rp 500 per lembar saham	-	18.231.875.502	Stock split from Rp1,000,000 to Rp 500 per share
Saham yang diterbitkan melalui penawaran saham perdana tanggal 11 Pebruari 2011	4.400.000.000	-	Number of shares issued through initial public offering on February 11, 2011
Jumlah	22.640.996.000	18.240.996.000	Total

Saham "Seri A" adalah saham khusus yang dimiliki oleh Pemerintah dan mempunyai hak suara khusus. Hak dan batasan yang berlaku pada saham "Seri B" juga berlaku bagi saham "Seri A", kecuali bahwa Pemerintah tidak dapat mengalihkan saham "Seri A", dan mempunyai hak veto sehubungan dengan (i) perubahan maksud dan tujuan Perusahaan; (ii) penambahan modal tanpa hak memesan terlebih dahulu; (iii) penggabungan, peleburan, pengambilalihan dan pemisahan; (iv) perubahan atas ketentuan-ketentuan yang mengatur hak-hak saham "Seri A" sebagaimana diatur dalam Anggaran Dasar; dan (v) pembubaran, kepailitan dan likuidasi Perusahaan. Saham "Seri A" juga memiliki hak untuk menunjuk satu orang Direktur dan satu orang Komisaris Perusahaan.

"Series A" share is a special share owned by the Government that has special voting rights. The rights and restrictions in effect on "Series B" share also applies to "Series A" share, except that the Government can not transfer the "Series A" share, and has a veto in connection with (i) changes in scope of the Company, (ii) capital increase without rights issue in advance, (iii) a merger, consolidation, acquisition and separation, (iv) changes of the provisions governing the rights of shares of "Series A" as stipulated in the Articles of Association, and (v) the dissolution, bankruptcy and liquidation of the Company. "Series A" share also has the right to appoint one director and one commissioner.

Tahun 2011

Sehubungan dengan Perubahan Struktur Kepemilikan Saham Negara Melalui Penerbitan dan Penjualan Saham Baru Pada PT Garuda Indonesia (Persero), Perusahaan telah memperoleh persetujuan dari Pemerintah sebagaimana tertuang dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 4 tahun 2011 dan diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 5 tanggal 11 Januari 2011.

Year 2011

In relation to the Amendment of the Stock Ownership Structure of The State Through Initial Public Offering of Shares of PT Garuda Indonesia (Persero), the Company obtained the approval from the Government to list its shares as stipulated by Government Regulation of the Republic of Indonesia No. 4 year 2011 and published in State Gazette No. 5 dated January 11, 2011.

Pada tanggal 1 Pebruari 2011, Perusahaan memperoleh surat pernyataan efektif dari Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (BAPEPAM-LK) melalui surat No. S-325 /BL/2011 untuk penawaran umum perdana atas 6.335.738.000 saham Perusahaan dengan nilai nominal Rp 500 per saham kepada masyarakat dan telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia pada tanggal 11 Pebruari 2011.

On February 1, 2011, the Company received the Notice of Effectivity from the Capital Market and Financial Institutions Supervisory Board (BAPEPAM-LK) in its Letter No. S-325 /BL/2011 for its initial public offering of 6,335,738,000 shares at Rp 500 per share. On February 11, 2011, all of these shares are listed in the Indonesia Stock Exchange.

Bersamaan dengan efektifnya IPO Perusahaan, Program MESA telah efektif dengan jumlah lembar saham biasa Seri B sebanyak 220.000.000 lembar (nilai nominal Rp 500 per lembar saham) dengan harga beli Rp 675 per lembar saham (setelah diskon 10% dari harga penawaran perdana sebesar Rp 750 per lembar saham).

Along with the effectiveness of the Company's IPO, the Management and Employee Stock Allocation Allowance (MESA) program became effective with total number of Series B shares totaling 220,000,000 shares (with nominal value Rp 500 per share) for a purchase price of Rp 675 per share (after share price discount of 10% from the IPO of Rp 750 per share).

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat Perubahan Anggaran Dasar Perusahaan Perseroan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia Tbk Atau Disingkat PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk No. 22 tanggal 27 September 2011, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Perseroan setelah selesainya Penawaran Umum Perdana Saham adalah sebagai berikut:

According to Deed of Statement of the Resolutions of Meeting for Amendment of the Article of Association of the Company No. 22 dated September 27, 2011, the capital structure and share-ownership structure of the Company after the Initial Public Offering are as follows:

- Modal Dasar terdiri dari 30.000.000.000 (tiga puluh miliar) saham atau dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp 15.000.000.000.000 (lima belas triliun rupiah)
- Modal ditempatkan dan Disetor terdiri dari 22.640.996.000 (dua puluh dua miliar enam ratus empat puluh juta Sembilan ratus Sembilan puluh enam ribu) saham atau dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp 11.320.498.000.000 (sebelas triliun tiga ratus dua puluh miliar empat ratus Sembilan puluh delapan juta rupiah).

- The authorized capital of the Company consists of 30,000,000,000 (thirty billion) shares having an aggregate nominal value of Rp 15,000,000,000,000 (fifteen trillion Rupiah).
- The Issued and Paid-in Capital consists of 22,640,996,000 (twenty-two billion six hundred forty million nine hundred ninety-six thousand) shares having an aggregate nominal value of Rp 11,320,498,000,000 (eleven trillion three hundred twenty billion four hundred and ninety-eight million Rupiah).

Susunan pemegang saham adalah sebagai berikut:

The composition of the Shareholders of the Company shall be as follows:

a. Negara Republik Indonesia sebanyak 1 (satu) Saham Seri A Dwiwarna dan 15.653.127.999 (lima belas miliar enam ratus lima puluh tiga juta seratus dua puluh tujuh ribu sembilan ratus sembilan puluh sembilan) Saham Seri B atau dengan jumlah nilai nominal seluruhnya sebesar Rp7.826.564.000.000,00 (tujuh triliun delapan ratus dua puluh enam miliar lima ratus enam puluh empat juta rupiah),

a. The Republic of Indonesia as the owner of 1 (one) Dwiwarna Series A share and 15,653,127,999 (fifteen billion six hundred fifty-three million one hundred twenty-seven thousand nine hundred and ninety-nine) Series B shares, having an aggregate nominal value of Rp 7,825,564,000,000 (seven trillion eight hundred twenty-five billion five hundred sixty-four million Rupiah),

b. Masyarakat sebanyak 6.987.868.000 (enam miliar Sembilan ratus delapan puluh tujuh juta delapan ratus enam puluh delapan ribu) Saham Seri B atau dengan jumlah nilai nominal seluruhnya sebesar Rp 3.493.934.000.000 (tiga triliun empat ratus Sembilan puluh tiga miliar Sembilan ratus tiga puluh empat juta Rupiah).

b. Public as the owners of 6,987,868,000 (six billion nine hundred eighty-seven million eight hundred sixty-eight thousand) Series B shares, having an aggregate nominal value of Rp 3,493,934,000,000 (three trillion four hundred ninety-three billion nine hundred and thirty-four million Rupiah).

Tahun 2010

Berdasarkan Risalah Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa (RUPSLB) Perusahaan tanggal 15 Nopember 2010 yang dinyatakan dalam akta No. 24 tanggal 16 Nopember 2010 dari Fathiah Helmi, S.H., notaris, Pemegang Saham memutuskan antara lain:

1. Menyetujui perubahan seluruh Anggaran Dasar Perusahaan, untuk disesuaikan dengan Peraturan Bapepam – LK No. I.X.J.I antara lain sebagai berikut:

   a. Perubahan status dari Perseroan Tertutup menjadi Perseroan Terbuka;

   b. Perubahan nilai nominal saham Perseroan dari semula Rp 1.000.000 menjadi Rp 500; dan

   c. Penerbitan Saham Seri A Dwiwarna sebanyak 1 (satu) lembar dan Saham Seri B.

   Persetujuan tersebut berlaku efektif setelah terbitnya Peraturan Pemerintah tentang perubahan struktur kepemilikan saham melalui penerbitan dan penjualan saham baru pada Perusahaan.

2. Menyetujui pengeluaran saham baru dalam simpanan Perusahaan sebanyak – banyaknya 30% dari total saham yang telah ditempatkan dan disetor penuh setelah pengeluaran saham baru yang akan ditawarkan kepada masyarakat melalui Penawaran Umum Saham Perdana (*Initial Public Offering*) Perseroan yang di dalamnya sudah termasuk MESA dan Opsi Kepemilikan Saham Manajemen dan Karyawan (MESOP).

   Persetujuan tersebut berlaku efektif setelah terbitnya Peraturan Pemerintah tentang perubahan struktur kepemilikan saham melalui penerbitan dan penjualan saham baru Perusahaan.

3. Menyetujui program kepemilikan saham Perusahaan oleh Manajemen dan Karyaw*an* melalui penjatahan saham untuk Manajemen dan Karyawan MESA sebanyak-banyaknya 5% dari jumlah penerbitan saham baru dan MESOP.

Akta Perubahan anggaran dasar tersebut telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia dengan Surat Keputusan No. AHU-54724.AH.01.02 Tahun 2010 tanggal 22 Nopember 2010 dan AHU.2-AH.01.01-9676 tanggal 20 Desember 2010.

Year 2010

Based on Minutes of Extraordinary Shareholders Meeting dated by November 15, 2010, as stated in deed No. 24 dated November 16, 2010, of Notary Fathiah Helmi, S.H., the shareholders decided to approve among others:

1. The changes of the Articles of Association, in order to comply with the BAPEPAM-LK Regulatory number I.X.J.I are as follows:

   a. Change of the status from Non Listed Company to Listed Company;

   b. Change of nominal value of shares from Rp 1,000,000 to Rp 500; and

   c. Issue 1 share of Series A Dwiwarna and Series B.

   Those changes will be effective after the publication of government regulation on ownership structure changes through the issuance and sale of new shares of the Company.

2. The issuance of Company's new shares which should not exceed 30% of the total number of shares placed and fully paid-up after the issuance of new shares which will be offered to public by Initial Public Offering that includes MESA and Management and Employee Shares Ownership Option (MESOP).

   The approval will be effective after the publication of government regulation on ownership structure changes through the issuance and sale of new shares of the Company.

3. The Company's share ownership program for management and employee through share allocation for management and employee MESA of maximum of 5% from the newly issued shares and MESOP.

The changes in the Company's Article of Association have been approved by the Minister of Justice and Human Rights through Decision Letter No. AHU-54724.AH.01.02 Tahun 2010 dated November 22, 2010 and AHU.2-AH.01.01-9676 dated December 20, 2010.

31. TAMBAHAN MODAL DISETOR / 31. ADDITIONAL PAID-IN CAPITAL

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Cadangan modal	755.090	755.090	Capital reserve
PMP atas 2 pesawat Boeing 747-400 dan 7 pesawat Boeing 737-400 sesuai PP No. 70 tahun 2000	104.196	104.196	GEP on 2 boeing 747-400 aircrafts and 7 boeing 737-400 aircrafts based on Government Regulation No. 70/2000
PMP atas *jet engine test cell* berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. S-124/MK.016/1998	8.401.219.715	8.401.219.715	GEP on jet engine test cell based on the Decision Letter of Ministry of Finance of the Republic of Indonesia No. S-124/MK.016/1998
Pengeluaran saham melalui penawaran umum perdana kepada masyarakat (Catatan 30)	1.100.000.000.000	-	Issuance of shares through public offering (Note 30)
Biaya Emisi Efek (Catatan 30)	(112.979.604.954)	-	Share issuance cost (Note 30)
Jumlah	995.422.474.047	8.402.079.001	Total

Peningkatan Penyertaan Modal Pemerintah (PMP) sebesar Rp 8.401.219.715 dicatat sebagai tambahan modal disetor karena Perusahaan belum melakukan peningkatan modal disetor.

The Government Equity Participation (GEP) of Rp 8,401,219,715 was presented as additional paid-in capital since the Company has not yet increased its paid up capital.

32. KOMPONEN EKUITAS LAINNYA / 32. OTHER COMPONENT OF EQUITY

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Surplus revaluasi			Revaluation surplus
Saldo awal tahun	1.146.751.374.799	1.515.532.778.739	Balance at beginning of year
Peningkatan	76.228.767.255	129.196.553.327	Additions
Penurunan	(36.150.929.471)	(540.113.364.082)	Deductions
Dipindahkan ke defisit	(51.136.687.188)	(92.880.038.847)	Transferred to deficit
Dampak pajak tangguhan	21.821.904.165	135.033.226.102	Deferred tax effect
Kepentingan non pengendali	(58.038.930)	(17.780.440)	Non controlling interest
Sub jumlah	1.157.456.390.630	1.146.751.374.799	Sub total
Selisih kurs penjabaran operasi luar negeri	13.325.849.711	12.499.994.402	Exchange differences translating foreign operation
Jumlah	1.170.782.240.341	1.159.251.369.201	Total

33. OPSI SAHAM / 33. STOCK OPTION

Pada tahun 2011, Perusahaan memberikan opsi saham kepada komisaris, direksi dan karyawan dengan persyaratan yang telah ditetapkan. Biaya kompensasi saham pada tanggal penerbitan dihitung berdasarkan nilai wajar dari opsi saham tersebut dan diakui dalam beban kompensasi. Berdasarkan program hak yang diakui pada tahun berjalan (*cliff-vesting scheme*) dengan metode garis lurus selama masa tunggu. Akumulasi biaya kompesasi saham diakui sebagai Opsi saham dalam bagian ekuitas pada tahun 2011 sebesar Rp 19.740.236.981, yang terdiri dari 87.847.064 saham untuk opsi tahap 1 dan 65.885.298 saham untuk opsi tahap 2.

In 2011, the Company granted stock options to qualifying commissioners, directors and employees. Stock compensation expense is calculated based on the fair value of stock options granted and recognized as compensation expense. Based on the program, compensation expenses are recognized (cliff-vesting) using straight-line method during the vesting period. The accumulated costs are recognized as stock options in equity in 2011 which amounted to Rp 19,740,236,981, consisting of 87,847,064 shares for phase 1 and 65,885,298 shares for phase 2.

Nilai wajar dari opsi saham tersebut dinilai oleh appraisal independen Towers Watson Purbajaga dalam laporannya tertanggal 19 Mei 2011 untuk tahap 1 dan 29 Pebruari 2012 untuk tahap 2 dengan menggunakan model penentuan harga opsi *Black-Scholes*.

The fair values of stock options are valued by Towers Watson an independent appraisal, in its report dated May 19, 2011 for phase 1 and February 29, 2012 for phase 2 which used Black-Scholes model to measure the option price.

Pelaksanaan program MESOP dilakukan dengan cara sebagai berikut:

The implementation of MESOP program is carried out though the following:

a) Hak opsi pembelian saham diberikan kepada seluruh peserta yang memenuhi persyaratan yang ditentukan.

a) Share purchase option rights granted to all participants who meet the specified requirements.

b) Hak opsi pembelian saham yang dibagikan dalam program MESOP dapat digunakan oleh Peserta untuk membeli saham baru Perusahaan dengan harga yang akan ditetapkan dengan memperhatikan peraturan dan perundangan yang berlaku.

b) Share purchase option rights that were distributed in MESOP program can be used by participants to purchase the Company's new shares at a price to be determined with due regard to rules and regulations.

c) Hak Opsi pembelian saham akan diterbitkan oleh Perusahaan dalam tiga tahapan selama periode dua tahun setelah tanggal pencatatan di Bursa Efek Indonesia.

c) Right to purchase stock options will be issued by the Company in three stages over a period of two years after the date of listing on the Indonesia Stock Exchange.

d) Hak Opsi, tahap Pertama diberikan bersamaan dengan tanggal pencatatan saham di Bursa Efek Indonesia. Tahap kedua diberikan selambat·lambatnya pada Bulan Desember 2011. Tahap Ketiga diberikan selambat-lambatnya pada bulan Desember 2012.

d) Stock option on first stage is given on the date of listing of shares on the Indonesia Stock Exchange. The second stage is given not later than December 2011. The third stage is given not later than December 2012.

e) Hak Opsi yang diterbitkan dalam setiap tahap akan dikenakan masa tunggu selama 1 tahun atau 12 bulan sejak tanggal penerbitannya yaitu periode transaksi yang diperkenankan untuk mengkonversi hak opsi menjadi saham.

e) Stock option issued in each stage will be subject to the vesting period of one year or 12 months from the date of issuance within the transaction period allowed to convert into stock option rights.

f) Harga pelaksanaan hak Opsi akan ditetapkan berdasarkan peraturan yang berlaku, peserta yang akan menggunakan hak opsi untuk membeli saham, wajib membayar secara penuh harga pelaksanaan dan biaya·biaya lainnya yang timbul dalam rangka pelaksanaan hak opsi tersebut.

f) Right to exercise the option will be determined based on state laws, participants will use the option to purchase stock, must pay the full price of implementation and cost incurred in implementation of the option rights.

34. PENDAPATAN USAHA / OPERATING REVENUE

	2011 Rp	2010 Rp	
Penerbangan berjadw al			Scheduled airline services
Penumpang	21.079.104.762.096	14.641.117.717.288	Passenger
Kargo	1.442.464.352.083	1.185.525.810.367	Cargo
Kelebihan bagasi	66.499.211.050	57.019.602.965	Excess baggage
Surat dan dokumen	39.509.558.707	36.728.968.654	Mail and document
Sub jumlah	22.627.577.883.936	15.920.392.099.274	Sub total
Penerbangan tidak berjadw al			Non-scheduled airline services
Charter	141.843.868.020	166.420.399.215	Charter
Haji	2.036.077.700.806	1.847.332.200.294	Hajj
Sub jumlah	2.177.921.568.826	2.013.752.599.509	Sub total
Lain-lain			Others
Pelayanan penerbangan	492.485.671.946	224.816.516.577	Airline related
Biro perjalanan	455.843.319.452	378.267.912.672	Travel agent
Pemeliharaan dan perbaikan pesaw at	462.673.479.899	267.643.466.176	Aircraft maintenance and overhaul
Jasa boga	382.643.872.011	329.458.677.543	Catering
Fasilitas	172.423.164.240	166.292.704.897	Facilities
Hotel	157.773.881.124	132.054.858.283	Hotel
Transportasi	63.451.831.489	25.145.109.392	Transportation
Kesehatan	28.134.035.304	19.223.985.935	Healthcare service
Teknologi informasi	26.820.670.101	23.381.123.266	Information technology
Pelatihan	10.532.418.859	8.888.975.965	Training service
Lain-lain	106.288.080.659	25.013.451.015	Others
Sub jumlah	2.359.070.425.084	1.600.186.781.721	Sub total
Jumlah	27.164.569.877.846	19.534.331.480.504	Total

35. BEBAN OPERASIONAL PENERBANGAN / FLIGHT OPERATIONS EXPENSES

	2011 Rp	2010 Rp	
Bahan bakar	9.966.933.363.235	6.325.342.354.259	Fuel
Sew a dan c*harter* pesaw at	3.544.868.594.970	2.694.531.895.834	Aircraft rental and charter
Gaji dan tunjangan	1.057.725.537.156	717.164.514.358	Salaries and allow ances
Beban penyusutan	926.010.773.929	1.437.934.686.264	Depreciation expenses
Asuransi	232.832.617.546	232.508.262.777	Insurances
Beban imbalan pasca kerja	104.260.771.164	96.585.040.017	Employee benefit expenses
Lain-lain	16.003.822.137	8.685.661.187	Others
Jumlah	15.848.635.480.137	11.512.752.414.696	Total

36. BEBAN TIKET, PENJUALAN DAN PROMOSI / 36. TICKETING, SALES AND PROMOTION EXPENSES

	2011 Rp	2010 Rp	
Komisi	1.049.723.849.761	787.529.852.809	Commissions
Reservasi	619.493.171.352	482.121.126.941	Reservations
Promosi	280.648.538.831	194.113.393.432	Promotions
Gaji dan tunjangan	259.849.187.999	184.244.507.427	Salaries and allowances
Sewa	63.344.450.781	75.117.291.119	Rental
Beban imbalan pasca kerja	15.143.612.720	19.736.090.184	Employee benefit expenses
Beban penyusutan	2.207.478.032	2.727.632.408	Depreciation expenses
Lain-lain	39.260.978.098	30.118.587.986	Others
Jumlah	2.329.671.267.574	1.775.708.482.306	Total

37. BEBAN PELAYANAN PENUMPANG / 37. PASSENGER SERVICE EXPENSES

	2011 Rp	2010 Rp	
Pelayanan penumpang	1.390.997.682.640	994.313.790.724	Passenger services
Gaji dan tunjangan	803.657.379.559	527.016.514.998	Salaries and allowances
Pemakaian persediaan umum	11.882.814.265	12.259.819.291	General inventories consumption
Beban imbalan pasca kerja	42.178.831.697	52.940.645.949	Employee benefit expenses
Lain-lain	40.920.522.400	53.424.351.645	Others
Jumlah	2.289.637.230.561	1.639.955.122.607	Total

38. BEBAN BANDARA / 38. USER CHARGE AND STATION EXPENSES

	2011 Rp	2010 Rp	
Pelayanan pesawat dan penerbangan	1.635.385.509.474	1.295.726.199.697	Aircraft and flight services
Gaji dan tunjangan	200.164.782.800	139.732.872.597	Salaries and allowances
Sewa	89.087.798.488	54.328.171.168	Rental
Beban imbalan pasca kerja	14.247.450.902	19.898.479.897	Employee benefit expenses
Beban penyusutan	4.338.446.011	2.679.416.665	Depreciation expenses
Lain-lain	10.808.793.025	7.143.540.783	Others
Jumlah	1.954.032.780.700	1.519.508.680.807	Total

39. BEBAN ADMINISTRASI DAN UMUM / 39. GENERAL AND ADMINISTRATIVE EXPENSES

	2011 Rp	2010 Rp	
Gaji dan tunjangan	796.672.906.392	617.139.909.376	Salaries and allowances
Sewa	156.494.686.230	134.188.365.976	Rental
Beban penyusutan	142.542.493.541	185.236.139.825	Depreciation expenses
Utilitas	117.584.731.627	121.654.914.689	Utilities
Pajak	98.163.924.607	67.166.421.926	Taxes
Pemeliharaan dan perbaikan	92.773.702.221	82.704.593.346	Maintenance and repairs
Jasa profesional dan pelatihan	75.807.758.789	102.240.614.036	Professional services and training
Kesehatan	59.990.820.671	57.185.164.867	Healthcare services
Beban imbalan pasca kerja	54.063.517.593	58.099.639.679	Employee benefit expenses
Perlengkapan kantor	39.118.654.392	49.584.258.617	Office supplies
Asuransi	10.354.888.947	8.187.318.143	Insurances
Iuran keanggotaan	10.245.658.924	8.389.482.031	Membership dues and subscription
Lain-lain	85.286.959.926	122.033.947.996	Others
Jumlah	1.739.100.703.860	1.613.810.770.506	Total

40. BEBAN PEMELIHARAAN DAN PERBAIKAN / 40. MAINTENANCE AND OVERHAUL EXPENSES

	2011 Rp	2010 Rp	
Pemeliharaan dan perbaikan	626.707.047.848	555.290.855.445	Maintenance and overhaul
Gaji dan tunjangan	455.541.596.713	276.370.387.117	Salaries and allow ances
Suku cadang	412.025.940.263	316.516.059.936	Spareparts
Beban imbalan pasca kerja	56.066.285.743	60.265.450.553	Employee benefit expenses
Sew a	20.796.885.699	13.876.466.414	Rental
Beban penyusutan	11.835.554.764	7.774.053.958	Depreciation expenses
Bahan bakar	8.021.545.220	8.271.622.437	Fuel
Asuransi	3.970.658.965	2.878.201.174	Insurances
Lain-lain	74.008.262.531	48.567.067.442	Others
Jumlah	1.668.973.777.746	1.289.810.164.476	Total

41. BEBAN KEUANGAN / 41. FINANCE COST

	2011 Rp	2010 Rp	
Pinjaman jangka panjang	92.971.708.081	62.570.672.935	Long-term loans
Sew a pembiayaan	55.413.906.387	52.825.699.110	Leases
Utang bank	3.035.999.448	22.545.857.367	Bank loans
Lain-lain	22.068.063.528	27.305.261.647	Others
Jumlah	173.489.677.444	165.247.491.059	Total

42. PENDAPATAN (BEBAN) LAIN-LAIN – BERSIH / 42. OTHER INCOME (CHARGES) - NET

	2011 Rp	2010 Rp	
Keuntungan penjualan aset tetap dan aset tidak produktif (Catatan 14 dan 18)	35.916.055.581	6.172.895.148	Gain on sale of property and equipment and non-productive assets (Note 14 and 18)
Keuntungan penjualan properti investasi (Catatan 15)	1.340.513.008	628.570.000	Gain on sale of investment properties (Note 15)
Keuntungan revaluasi properti investasi (Catatan 15)	1.069.650.769	7.307.078.891	Gain on revaluation of investment properties (Note 15)
Penurunan aset keuangan lainnya - tidak lancar (Catatan13)	(17.483.507.051)	-	Impairment of financial assets - non current (Note 13)
Penurunan nilai aset (Catatan 14)	(67.224.513.074)	(3.668.787.902)	Impairment of assets (Note 14)
Lain-lain - bersih	(37.702.359.433)	37.225.065.100	Others - net
Jumlah	(84.084.160.200)	47.664.821.237	Total

43. LABA PER SAHAM

Laba bersih yang diatribusikan kepada entitas induk

Berikut ini data yang digunakan untuk perhitungan laba per saham dasar dan bersifat dilusian:

	2011 Rp	2010 Rp	
Total laba yang dapat diatribusikan kepada entitas induk	805.529.821.141	515.521.855.691	Net income atributable to owner of the parent

Jumlah Lembar Saham

Jumlah rata-rata tertimbang saham yang beredar untuk perhitungan laba per saham dasar adalah sebagai berikut:

	31 Desember/ *December 31, 2011*	31 Desember/ *December 31, 2010*	
Saldo awal	18.240.996.000	9.120.498	Beginning balance
Pemecahan saham dari Rp1.000.000 menjadi Rp 500 per lembar saham	-	18.231.875.502	Stock split from Rp1,000,000 to Rp 500 per share
Rata-rata tertimbang saham yang diterbitkan melalui penawaran saham perdana tanggal 11 Pebruari 2011 (Catatan 30)	3.893.698.630	-	Weighted average number of shares issued through initial public offering on February 11, 2011 (Note 30)
Jumlah rata-rata tertimbang saham, untuk tujuan perhitungan laba per saham dasar	22.134.694.630	18.240.996.000	Weighted average number of shares for the calculation of basic earnings per share

Perusahaan tidak menghitung laba per saham dilusian karena potensi saham biasa (seperti opsi) bersifat anti-dilusian.

43. EARNINGS PER SHARE

Net Income atributable to owner

Below is the data used for the computation of basic and diluted earnings per share:

Number of Shares

The weighted average number of shares outstanding for the computation of basic earnings per share is as follows:

The Company did not compute diluted earnings per share because the potential ordinary shares (i.e. options) are anti-dilutive.

44. SIFAT HUBUNGAN DAN TRANSAKSI DENGAN PIHAK BERELASI

i) Sifat hubungan berelasi

Pemerintah Republik Indonesia adalah pemegang saham utama Perusahaan.

Seluruh entitas yang dimiliki dan dikendalikan oleh Pemerintah Republik Indonesia serta entitas dimana Pemerintah Republik Indonesia memiliki pengaruh signifikan.

Komisaris dan direksi merupakan manajemen kunci.

ii) Transaksi dengan Pihak Berelasi

Dalam kegiatan usahanya, Perusahaan dan entitas anak melakukan transaksi tertentu dengan pihak berelasi.

44. NATURE OF RELATIONSHIP AND TRANSACTIONS WITH RELATED PARTIES

i) Nature of relationship

The Government of the Republic of Indonesia is the majority stockholder of the Company.

All entities that are owned and controlled by the Government of the Republic of Indonesia and also entities where the Republic of Indonesia have significant influence.

Commissioners and directors are key management personnel.

ii) Transactions with Related Parties

In the normal course of business, the Company and its subsidiaries entered into certain transactions with related parties.

a. Rincian akun signifikan dengan pihak-pihak berelasi (pemerintah, entitas pemerintah atau dinyatakan lain) adalah sebagai berikut:

a. Details of significant accounts with related parties (government - owned entities unless otherwise indicated) are as follows:

	Jumlah/ Total		% terhadap Aset/ Liabilitas / *% to Assets/ Liabilities*	
	31 Desember/ December 31, 2011	31 Desember/ December 31, 2010	31 Desember/ December 31, 2011	31 Desember/ December 31, 2010
	Rp	Rp		
Kas dan setara kas (Catatan 5)/ *Cash and Cash Equivalent (Note 5)*				
Bank Rakyat Indonesia	1.224.911.356.926	42.104.863.566		
Bank Mandiri	706.803.921.163	158.772.250.712		
Bank Negara Indonesia	427.921.694.581	366.922.841.254		
	2.359.636.972.670	567.799.955.532	13,11%	4,15%
Piutang usaha (Catatan 6)/ *Trade Accounts Receivable (Note 6)*				
Kementrian Agama/Ministry of Religious Affairs	296.835.730.898	215.022.263.599		
PT Jiwasraya	43.546.129.465	43.610.638.108		
PT Bukit Asam (Persero) Tbk	13.887.725.247	1.414.571.136		
PT Gapura Angkasa	6.962.078.059	15.890.513.000		
PT POS Indonesia	5.399.787.902	4.302.626.902		
PT Abacus International Ltd	3.505.371.538	2.889.735.000		
Bank Negara Indonesia	3.104.655.779	662.775.716		
	373.241.478.888	283.793.123.461	1,63%	2,08%
Aset lain-lain (Catatan 18)/ *Other assets (Note 18)*				
PT Merpati Nusantara	153.236.414.905	152.974.309.906	0,85%	1,12%
Utang bank (Catatan 19)/ *Bank Loans (Note 19)*				
Bank Negara Indonesia	5.797.997.739	316.384.253.052	0,05%	3,10%
Utang usaha (Catatan 20)/ *Trade Accounts Payable (Note 20)*				
PT Pertamina (Persero)	411.344.733.303	394.490.389.936		
PT Gapura Angkasa	35.347.932.663	33.839.017.379		
PT Angkasa Pura II (Persero)	18.656.319.832	25.409.458.919		
PT Angkasa Pura I (Persero)	6.074.339.151	12.643.976.561		
PT Abacus International Pte. Ltd.	-	3.837.738.141		
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	1.243.479.598	-		
	472.666.804.547	470.220.580.936	4,46%	4,61%
Pinjaman Jangka Panjang (Catatan 24)/ *Long term liabilities (Note 24)*				
PT Pertamina (Persero)	521.561.014.391	646.415.290.108		
PT Angkasa Pura II (Persero)	165.128.908.140	177.922.692.207		
PT Angkasa Pura I (Persero)	79.916.474.206	86.845.648.270		
Bank Negara Indonesia	56.621.163.545	21.965.727.137		
	823.227.560.282	933.149.357.722	7,77%	9,15%

b. 23% dan 21% dari jumlah beban usaha masing-masing pada tahun 2011 dan 2010, merupakan beban usaha dari pihak berelasi. Pada tanggal pelaporan, hutang atas beban tersebut dicatat sebagai bagian dari hutang usaha, yang meliputi 4,46% dan 4,61% dari jumlah liabilitas masing-masing pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010.

b. Operating expenses from related parties constituted 23% in 2011 and 21% in 2010 of the total operating expenses. At reporting date, the liabilities for these expenses were presented as trade accounts payable which constituted 4.46% and 4.61%, respectively, of the total liabilities as of December 31, 2011 and 2010.

Rincian beban usaha dari pihak berelasi sebagai berikut:

The details of operating expenses from related parties are as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
PT Pertamina (Persero)	5.355.493.739.050	3.316.293.300.738	PT Pertamina (Persero)
PT Gapura Angkasa	428.443.427.773	370.129.529.280	PT Gapura Angkasa
PT Angkasa Pura I (Persero)	109.700.887.686	95.462.945.242	PT Angkasa Pura I (Persero)
PT Angkasa Pura II (Persero)	162.711.173.412	480.104.987.357	PT Angkasa Pura II (Persero)
Jumlah	6.056.349.227.921	4.261.990.762.617	Total

c. Transaksi perusahaan dengan PT Pertamina (Persero) berupa transaksi pembelian bahan bakar pesawat khususnya rute domestik dan beberapa rute international sedangkan PT Gapura Angkasa dan PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero) berkaitan dengan jasa kebandaraan.

c. The transactions with PT Pertamina (Persero) were related to aircraft fuel purchase mainly for domestic route and certain international route while the transactions, with PT Gapura Angkasa, PT Angkasa Pura I (Persero) and PT Angkasa Pura II (Persero) are related to airport operation and ground handling.

d. Jumlah kompensasi kepada komisaris dan direksi Perusahaan pada 31 Desember 2011 dan 2010, adalah sebagai berikut:

d. Total remuneration of the Company's commissioners and directors as of December 31, 2011 and 2010 are as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011 Rp	31 Desember/ December 31, 2010 Rp	
Komisaris			Commisioners
Imbalan kerja jangka pendek	4.853.723.227	6.565.004.872	Short term benefits
Imbalan kerja pasca kerja	1.018.669.071	401.659.270	Post employee benefit
Pesangon pemutusan kontrak kerja	2.654.110.320	2.049.708.960	Termination benefits
Pembayaran berbasis saham	97.230.000	-	Share based payments
	8.623.732.618	9.016.373.102	
Direksi			Directors
Imbalan kerja jangka pendek	15.449.693.931	22.077.615.377	Short term benefits
Imbalan kerja pasca kerja	3.620.202.880	3.149.223.028	Post employee benefit
Pesangon pemutusan kontrak kerja	9.657.282.600	7.850.648.100	Termination benefits
Pembayaran berbasis saham	361.327.500	-	Share based payments
	29.088.506.911	33.077.486.505	

45. INSTRUMEN KEUANGAN

A. Manajemen Risiko

Sebagai Perusahaan yang bergerak di bidang industri penerbangan domestik dan internasional, Perusahaan dan entitas anak dihadapkan dan banyak dipengaruhi oleh risiko keuangan seperti fluktuasi harga bahan bakar pesawat, utang pembelian pesawat dan piutang penjualan dalam mata uang asing (nilai tukar mata uang asing), tingkat suku bunga, risiko likuiditas, dan risiko kredit. Secara keseluruhan pendekatan manajemen risiko bertujuan untuk meminimalkan efek dari setiap risiko kinerja keuangan pada Perusahaan dan entitas anak. Kebijakan Perusahaan dan entitas anak menggunakan derivatif hanya untuk tujuan lindung nilai.

Setiap kebijakan Manajemen Risiko keuangan yang dibuat harus senantiasa diarahkan kepada tujuan:

- Melindungi pendapatan bersih Perusahaan dan entitas anak terhadap pengaruh perubahan harga keuangan bahkan mampu memanfaatkan perubahan harga tersebut sebagai salah satu kesempatan untuk meningkatkan keuntungan;
- Mencapai atau bahkan lebih baik dari perencanaan anggaran Perusahaan dan entitas anak;
- Membatasi sampai pada batas biaya yang dapat ditolerir, dampak negatif pergerakan harga keuangan terhadap arus kas dan profitabilitas.

Kebijakan manajemen risiko keuangan ditelaah secara berkala dan disetujui oleh Dewan Direksi.

(i) Risiko harga bahan bakar pesawat

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

Paparan risiko dan strategi

Paparan risiko Perusahaan dari harga bahan bakar pesawat adalah menggunakan referensi pasar dengan 100% harga mengambang, sehingga fluktuasi kenaikan harga akan sangat berdampak signifikan terhadap pencapaian target perusahaan. Biaya harga bahan bakar pesawat merupakan komponen biaya yang cukup besar dalam struktur biaya Perusahaan selain biaya sewa dan perawatan pesawat. Komposisi biaya bahan bakar untuk saat ini di kisaran 20% - 32% dari rata-rata biaya operasional Perusahaan.

45. FINANCIAL INSTRUMENTS

A. Risk Management

As a Group of Companies that operates in the domestic and international aviation industry and other related areas, the Company and its subsidiaries face and are strongly affected by various financial risks, including but not limited to fluctuations in the price of aviation fuel, payables for purchases of aircraft and sales receivables in foreign currencies (foreign currency exchange rate risk), interest rate risk, liquidity risk, and credit risk. The overall risk management approach is to minimize the effect of such risks on the Company's and its subsidiaries' financial performance. The Company's and its subsidiaries' policy is to use derivatives only for hedging purposes.

All financial risk management policies must constantly adhere to the following objectives:

- To protect the Company's and its subsidiaries' net revenue against price changes, and when possible to make use of such price changes as an opportunity to increase profits;
- To achieve or do better than the Company's and its subsidiaries' budget plan;
- To limit to a tolerable level the negative impact of price movements on cash flow and profitability.

Financial risk management policies are periodically reviewed and approved by the Board of Directors.

(i) Aircraft fuel price risk

Aircraft fuel price risk is defined as decline in the value of assets/revenue or increase in the value of liabilities/expenditures caused by changes in the prices of fuel commodities.

Risk exposure and strategy

The Company's exposure to aircraft fuel price risk uses market references with 100% floating prices, with the result that any upward price fluctuations will have a significant impact on achievement of the Company's targets. Aircraft fuel expenditure is a major cost component in the Company's cost structure, as well as the costs of aircraft leasing and maintenance. Fuel cost accounts for around 20% to 32% of the Company's overall operational expense.

Strategi untuk meminimalisir risiko fluktuasi kenaikan harga yang dilakukan oleh perusahaan pada saat ini adalah dengan melakukan lindung nilai arus kas dengan instrument lindung nilai *call option*, khusus untuk penerbangan haji.

Selain upaya mengurangi risiko pergerakan harga melalui transaksi lindung nilai, Perusahaan juga terus melakukan upaya pengelolaan pemakaian bahan bakar secara operasional yaitu penghematan biaya dengan penggunaan alternatif pesawat secara efektif dan efisien, termasuk juga melakukan evaluasi untuk kontrak-kontrak berjalan.

Upaya efisiensi ini dituangkan dalam program-program kinerja Perusahaan.

(ii) Risiko nilai tukar mata uang asing

Risiko nilai tukar mata uang asing didefinisikan sebagai penurunan nilai aset/pendapatan atau peningkatan nilai liabilitas/pengeluaran yang disebabkan fluktuasi nilai tukar mata uang asing.

Paparan risiko dan strategi

Sebagai Perusahaan jasa penerbangan kelas internasional, Perusahaan dan entitas anak memerlukan dana serta biaya dan investasi yang cukup besar dengan melibatkan pelanggan ataupun kreditur baik dalam maupun luar negeri dengan kondisi dimana transaksi dicatat berdasarkan satuan mata uang (transaction by currency). Pergerakan nilai tukar Rupiah terhadap mata uang lainnya sangat mempengaruhi laporan keuangan Perusahaan dan entitas anak.

Paparan risiko Perusahaan dan entitas anak terhadap risiko perubahan nilai tukar mata uang asing terutama berasal dari:

- Pendapatan Perusahaan dan entitas anak sebagian besar didominasi dalam Rupiah dan sisanya dalam mata uang lainnya sementara berdenominasi USD. Oleh karena biaya dalam USD lebih besar dari penerimaan sehingga diperlukan adanya transaksi valuta asing dari mata uang lainnya (selain IDR) untuk memenuhi liabilitas USD baik biaya, utang maupun operasional.

- Nilai residu pesawat, dimana sebagian besar pinjaman dan pengeluaran modal termasuk didalam pembelian pesawat dalam mata uang asing dilakukan dalam USD.

Strategies for minimizing the risk of fluctuations in the price increase made by the Company in current year is cash flow hedge with a hedge instruments call option, especially for hajj flight.

Apart from these efforts to reduce price movement risk through hedging transactions, the Company also constantly strives to ensure that costs are controlled by using fuel efficiently in all flight operations through effective and efficient use of alternative aircraft and evaluation of current contracts.

These efficiency efforts are set forth in the Company's work programs.

(ii) Foreign currency exchange rate risk

Foreign currency exchange rate risk is defined as decline in the value of assets/revenue or increase in the value of liabilities/expenditures caused by fluctuation in foreign currency exchange rates.

Risk exposure and strategy

As a world-class airline, the Company and its subsidiaries require significant amounts of funds, expenses and investment, involving both domestic and foreign customers and creditors, with situations in which transactions are denominated in certain currencies (transactions per currency). Movements in the Rupiah exchange rate against other currencies strongly affect the Company and subsidiaries financial statements.

The Company's and its subsidiaries' exposures to foreign currency exchange rate changes are derived mainly from the following:

- The Company's and its subsidiaries revenue is majority denominated in Rupiah, and the remainder in a variety of other currencies; meanwhile the Company's and its subsidiaries cost structure is denominated in USD. Because the expenditures in USD are greater than the generated revenues, foreign exchange transactions from other currencies (excluding IDR) are needed to cover both the USD-denominated obligations and expenditures.

- The residual values of aircraft, as well as most loans and capital expenditures, including for aircraft purchases, are denominated in USD.

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

- Perusahaan dan entitas anak memanfaatkan peluang harga pasar nilai tukar mata uang lainnya (*multi currency*) untuk menutup kemungkinan risiko melemahnya nilai tukar Rupiah dan begitu sebaliknya, sehingga secara natural risiko adanya pergerakan nilai tukar mata uang asing bisa saling menghilangkan. Transaksi valuta asing bisa dilakukan dengan selalu mempertimbangkan kurs yang menguntungkan Perusahaan dan entitas anak.

- Perusahaan dan entitas anak menyelaraskan karakteristik pinjaman yang diperoleh dengan aset yang didanainya jika memungkinkan.

- Perusahaan dan entitas anak melakukan evaluasi dan negosiasi liabilitas/pinjaman untuk kontrak yang telah dan sedang berjalan dalam mata uang asing (khususnya USD) menjadi Rupiah.

- Perusahaan dan entitas anak mengatur risiko dengan berusaha menyelaraskan penerimaan dan pembayaran untuk setiap jenis mata uang.

The policy currently applied in connection with exchange rate risk is natural (i.e. without hedging), as follows:

- The Company and its subsidiaries take advantage of opportunities in the market prices of other currencies (multi currency) to cover possible risk of weakening value of the Rupiah, and vice versa; thus, in a natural way, the risks of foreign currency exchange rate movements will be mutually eliminated/ reduced. Foreign currency transactions are always done with consideration to the exchange rate favorable to the Company and its subsidiaries.

- The Company and its subsidiaries harmonize the characteristics of the loans they obtain with the assets they financed, whenever possible.

- The Company and its subsidiaries perform evaluation and negotiation of liabilities/loans for existing and current contracts in foreign currencies (especially USD) into Rupiah.

- The Company and its subsidiaries help manage the risk by matching receipt and payment in each individual currency.

(iii) Risiko suku bunga

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

Paparan risiko dan strategi

Pendapatan Perusahaan dan entitas anak dipengaruhi oleh biaya bunga yang berdampak terhadap perubahan tingkat bunga dari pinjaman jangka pendek maupun jangka panjang termasuk juga pembayaran bunga untuk sewa pesawat.

Acuan tingkat suku bunga yang digunakan adalah mengambang yaitu LIBOR untuk pinjaman USD dan rata-rata tingkat suku bunga Bank Pemerintah untuk pinjaman dalam mata uang Rupiah. Pergerakan tingkat suku bunga sangat berpengaruh terhadap beban biaya bunga yang harus dibayar oleh Perusahaan dan entitas anak.

(iii) Interest rate risk

Interest rate risk is defined as decline in value of assets/revenue or increase in value of liabilities/expenditures caused by changes in interest rates.

Risk exposure and strategy

The Company and its subsidiaries earnings are affected by changes in interest rate, such changes on interest of short-term and long-term borrowings, including interest payments for aircraft leasing.

The interest rate references used are floating, i.e. LIBOR for USD loans and the average interest of government banks for loans in Rupiah. Interest rate movements strongly affect the total amount of interest expense that must be paid by the Company and its subsidiaries.

Kebijakan Perusahaan dan entitas anak terkait risiko suku bunga adalah dengan mengelola eksposur pada pinjaman bersuku bunga mengambang dengan strategi lindung nilai tingkat suku bunga. Kontrak transaksi Lindung Nilai sampai dengan 31 Desember 2011 belum berjalan meskipun kebijakan lindung nilai risiko tingkat suku bunga sudah disetujui oleh Manajemen Perusahaan dan entitas anak.

The Company's and its subsidiaries' policy regarding interest rate risk is to manage exposure in loans with floating interest rates through an interest rate hedging strategy. As of December 31, 2011, no hedging transaction contract is yet in effect, although the interest rate risk hedging policy has been approved by the Company's and its subsidiaries' management.

Tabel berikut ini merupakan nilai tercatat dari instrumen keuangan terhadap risiko suku bunga pada tanggal 31 Desember, 2011:

The following table represents the carrying amount of financial instruments exposed to interest rate risk as of December 31, 2011:

	Dalam satu tahun/ *Within one year*	Lebih dari satu tahun tetapi tidak lebih dari tiga tahun/ *Over one year but not longer than three years*	Lebih dari tiga tahun tetapi tidak lebih dari lima tahun/ *Over three years but not longer five years*	Lebih dari lima tahun/ *Over five years*	Jumlah/ *Total*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Utang bank	5.797.997.739	-	-	-	5.797.997.739	Bank loans
Pinjaman jangka panjang	728.653.269.252	286.787.204.536	1.398.580.538.371	-	2.414.021.012.159	Long term loans
Liabilitas sewa	494.681.115.141	872.137.634.139	375.701.432.571	-	1.742.520.181.851	Lease liabilities

Nilai tercatat atas instrumen keuangan terdiri dari suku bunga mengambang dan suku bunga tetap, dimana Perusahaan dan entitas anak terpengaruh oleh risiko nilai wajar dari suku bunga dan suku bunga dalam arus kas yang dijelaskan sebagai berikut:

The carrying amount of the above financial instruments that are arranged at floating and fixed interest rates, thus exposing the Company and its subsidiaries to fair value interest rate risk and cash flows interest rate risk are detailed below:

	mengambang/ *Floating interest rate*	tetap/ *Fixed interest rate*	Jumlah/ *Total*	
	Rp	Rp	Rp	
Pinjaman bank	5.797.997.739	-	5.797.997.739	Bank loans
Pinjaman jangka panjang	2.400.043.821.277	13.977.190.882	2.414.021.012.159	Long term loans
Liabilitas sewa	1.742.520.181.851	-	1.742.520.181.851	Lease liabilities

(iv) Risiko Likuiditas

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

(iv) Liquidity risk

Liquidity risk is defined as the Company and its subsidiaries' inability to fulfill their financial liabilities, which in turn makes the Company and its subsidiaries unable to take advantage of investment opportunities or unable to meet their its short-term financial liabilities, ultimately leading to default, excessive borrowing, or unfavorable interest rates.

Dalam mengelola risiko likuiditas, Perusahaan dan entitas anak memantau dan menjaga tingkat kas dan setara kas yang dianggap memadai untuk membiayai operasional Perusahaan dan entitas anak dan untuk mengatasi dampak dari fluktuasi arus kas.

Perusahaan dan entitas anak juga secara rutin mengevaluasi proyeksi arus kas dan arus kas aktual, termasuk jadwal jatuh tempo pinjaman jangka panjang, dan terus menelaah kondisi pasar keuangan untuk mengambil inisiatif mencari dana sebagai modal kerja. Aktivitas tersebut dapat meliputi penerbitan utang bank dan utang modal.

To manage liquidity risk, the Company and its subsidiaries monitor and maintain a level of cash and cash equivalent that is considered adequate to finance the Company's and its subsidiaries' operations and to overcome the impact of cash flow fluctuations.

The Company and its subsidiaries also routinely evaluate the projected and actual cash flow, including scheduled maturity of long-term debts, and continually review conditions in the financial markets to take initiatives to seek funds for working capital. This activity may include obtaining bank loans and working capital loans.

(v) Risiko kredit

Risiko kredit yang dihadapi Perusahaan dan entitas anak adalah risiko ketidakmampuan dari pihak-pihak yang berhutang (debitur) untuk memenuhi liabilitas keuangan mereka sesuai dengan persyaratan-persyaratan yang telah disepakati bersama.

Eksposur tersebut terutama berasal dari:

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

Dalam sebagian besar kasus, penjualan pasasi dan kargo ditangani melalui agen yang berada dalam pengaruh dan naungan IATA. Agen-agen ini terhubung dengan sistem kliring untuk setiap negara untuk penyelesaian penjualan pasasi atau kargo. Agen individual diperiksa oleh *clearing house* tertentu.

Risiko kredit dari agen penjualan relatif rendah. Kecuali perjanjian yang menjadi dasar pembayaran tidak menyatakan lain, klaim dan liabilitas yang timbul antar maskapai penerbangan biasanya diselesaikan secara bilateral atau melalui IATA *Clearing House.* Penyelesaian dilakukan terutama dengan cara menandingkan piutang dan liabilitas secara berkala, yang menyebabkan berkurangnya risiko gagal bayar secara signifikan.

(v) Credit risk

The credit risk faced by the Company and its subsidiaries is the risk of inability of debtors to fulfill their financial obligations in accordance with the jointly agreed requirements.

This exposure derives mainly from:

- risk of customers failing to fulfill their obligations,
- risk that funds or financial instruments are not transferred by counterparties.

In most cases, sales of passenger ticket and cargo are handled by agents under the influence and auspices of IATA. These agents are connected with a clearing system for every country for settlement of passage or cargo sales. Individual agents are audited by certain clearing houses.

The credit risk from sales agents is relatively low. Except when the contract that serves as the basis for payment stipulates otherwise, claims and liabilities incurred between airlines are normally settled bilaterally or through the IATA Clearing House. Settlement is mainly done by periodically offsetting payables and receivables, which significantly reduces the risk of failure to pay.

Dalam beberapa kasus, jaminan terpisah mungkin dibutuhkan dalam perjanjian pembayaran tertentu. Untuk hubungan pembayaran lainnya, mungkin dibutuhkan jaminan atau informasi/referensi kredit tergantung pada jenis dan tingkat pembayaran. Data historis dari hubungan dagang sebelumnya, khususnya yang berhubungan dengan perilaku pembayaran, dapat digunakan untuk menghindari gagal bayar. Cadangan untuk piutang dibuat sesuai dengan risiko yang diakui.

In some cases, a separate guarantee may be required in certain payment agreements. For other payment relationships, collateral or credit information/reference may be required, depending on the type and amount of payment. Historical data from previous trade relationships, particularly in connection with payment behavior, may be used to avoid payment failures. Provision for receivables is made in line with the risk that is recognized.

Risiko kredit transaksi dari investasi dan instrumen keuangan derivatif dengan pihak ketiga yang timbul dari tidak dilakukannya pembayaran sesuai kontrak, relatif rendah karena transaksi hanya dilakukan dengan pihak yang memiliki peringkat kredit yang tinggi.

Transaction counterpart credit risk from investments and derivative financial instruments, arising from failure to make payments as per the contract, is relatively low because such transactions are only conducted with parties with a high credit rating.

Perusahaan dan entitas anak melakukan hubungan usaha hanya dengan pihak ketiga yang kredibel. Semua lawan transaksi harus mendapat persetujuan sebelumnya dari Dewan Direksi atau manajemen senior sebelum kesepakatan dilakukan. Batasan lawan transaksi (jumlah dan waktu kredit) harus ditetapkan terhadap masing-masing lawan transaksi dan ditelaah secara tahunan oleh Dewan Direksi atau manajemen senior. Di samping itu, saldo piutang dimonitor secara berkelanjutan untuk mengurangi eksposur piutang bermasalah.

The Company and its subsidiaries enter into business relationships only with credible third parties. All transaction counterparts must be approved in advance by the Board of Directors or senior management before an agreement is made. Restrictions on transaction counterparts (amounts and periods of loans) must be stipulated for each transaction counterpart and are reviewed annually by the Board of Directors or senior management. In addition, the receivables balance is continually monitored to reduce exposure to bad debts.

B. Nilai wajar atas instrumen keuangan

Kecuali disebutkan pada tabel berikut ini, manajemen berpendapat bahwa nilai tercatat aset dan liabilitas keuangan yang dicatat sebesar biaya perolehan diamortisasi dalam laporan keuangan konsolidasian mendekati nilai wajarnya karena bersifat jangka pendek:

B. Fair value of financial instruments

Except as detailed in the following table, management considers that the carrying amounts of financial assets and financial liabilities recorded at amortized cost in the consolidated financial statements approximate their fair values because of their short-term maturities:

	2011		
	Nilai tercatat/ *Carrying amount*	Nilai wajar/ *Fair value*	
	Rp	Rp	
Dana perawatan pesawat dan uang jaminan	3.010.466.915.189	3.113.228.718.056	Maintenance reserve fund and security deposit

Nilai wajar instrumen keuangan di atas ditentukan melalui analisa arus kas yang didiskonto dengan menggunakan tingkat diskonto yang setara dengan tingkat pengembalian yang berlaku bagi instrumen keuangan yang memiliki syarat dan periode jatuh tempo yang sama.

The fair value for the above financial instruments was determined by discounting estimated cash flows using discount rates for financial instruments with similar term and maturity.

46. MANAJEMEN MODAL

Perusahaan dan entitas anak berupaya untuk mencapai struktur modal yang optimal dalam mencapai tujuan usaha mereka, termasuk mempertahankan rasio modal yang sehat dan peringkat kredit yang kuat, guna memaksimalkan nilai pemegang saham dan kelangsungan usaha Perusahaan.

46. CAPITAL MANAGEMENT

The Company and its subsidiaries strive to achieve an optimum capital structure in achieving their business goals, including maintaining a sound capital ratio and a strong credit rating, in order to maximize shareholder value and ensure the Company's business continuity.

47. PERJANJIAN SEWA OPERASI

Perusahaan dan entitas anak mengadakan perjanjian sewa operasi antara lain:

1. Pesawat

47. OPERATING LEASE AGREEMENTS

The Company and subsidiaries entered into the following operating lease agreements:

1. Aircraft

Perusahaan sewa operasi/ *Lessors*	Aset Sewaan/ *Leased Assets*	Jatuh Tempo/ *Year of Maturity*
Pesawat/ *Aircraft*		
GE Capital Aviation Services	3 Boeing 737-800	2016
	5 Boeing 737-800	2022
	4 Boeing 737-800	2023
International Lease Finance Corporation	1 Boeing 747-400	2012
	2 Airbus 330-200	2016
	2 Boeing 737-800	2016
	1 Boeing 737-800	2021
Nice Location S.A.R.L	1 Airbus 330-200	2016
AerCo France S.A.R.L	1 Boeing 737-300	2014
ALS France S.A.R.L	1 Boeing 737-300	2014
	1 Boeing 737-800	2015
MASA France S.A.R.L	1 Boeing 737-800	2014
MASB France S.A.R.L	1 Boeing 737-800	2014
MASC France S.A.R.L	1 Boeing 737-800	2016
MSN30151 Leasing S.A.S	1 Boeing 737-800	2021
MSN30155 Leasing S.A.S	1 Boeing 737-800	2021
MSN30156 Leasing S.A.S	1 Boeing 737-800	2021
MSN30157 Leasing S.A.S	1 Boeing 737-800	2021
MSN30140 Leasing S.A.S	1 Boeing 737-800	2021
MSN30141 Leasing S.A.S	1 Boeing 737-800	2022
MSN30142 Leasing S.A.S	1 Boeing 737-800	2022
MSN30143 Leasing S.A.S	1 Boeing 737-800	2022
Biarritz Laocation S.A.R.L	1 Airbus 330-200	2016
BANK OF UTAH	2 Boeing 737-800	2020
BBAM Holding 121 S.A.R.L	1 Boeing 737-800	2020
BBAM Holding 122 S.A.R.L	1 Boeing 737-800	2020
CIT Aerospace International (France) SARL	1 Boeing 737-800	2013
Centennial Aviation (France) 1 SARL	3 Boeing 737-800	2017
Centennial Aviation (France) 2 SARL	1 Airbus 330-200	2020
	1 Airbus 330-200	2021
MITSUBISHI France S.A.S	3 Boeing 737-800	2022
PEMBROKE LEASE FRANCE SAS	4 Boeing 737-800	2020
	1 Boeing 737-800	2021
RBS Aerospace Limited	1 Boeing 737-800	2018
	1 Boeing 737-800	2019
BBAM Aircraft Holding 129 SARL	1 Boeing 737-800	2022
BBAM Aircraft Holding 130 SARL	1 Boeing 737-800	2022
AWAS 1214 S.A.R.L.	1 Airbus 330-200	2021
AWAS 29928 SARL	1 Boeing 737-800	2017
AWAS 29929 SARL	1 Boeing 737-800	2017
AWAS (France) Two SARL	2 Boeing 737-800	2023
Wells Fargo Bank Northwest, NA	1 Boeing 737-400	2012

2. Mesin / Engines

Perusahaan sewa operasi/ *Lessors*	Aset Sewaan/ *Leased Assets*	Jatuh Tempo/ *Year of Maturity*
Mesin/Engines		
GSI Turbines S.A.R.C (FRANCE)	1 Mesin/ engine Boeing B747-400	2012
Aviation Lease Finance, LLC	1 Mesin/ engine Boeing B747-400	2012
Engine Lease Finance Corp.	1 Mesin/ engine Boeing B737-800	2012
	1 Mesin/ engine Boeing B737-800	2013
	1 Mesin/ engine Boeing B737-800	2017
Willis Lease Finance	1 Mesin/ engine Boeing B737-300	2013
West Engine Lease Funding LLC	1 Mesin/ engine Boeing B737-300	2012
Deucalion Engine Lease	2 Mesin/ engine Boeing B737-300	2012
GE Capital Aviation Services	2 Mesin/ engine Boeing B737-300	2021

Pembayaran Sewa Operasi

Total komitmen sewa adalah sebagai berikut:

Operating Rental Payments

Total rental commitments are as follows:

	Pembayaran sewa operasi masa depan/ *Future lease payments*			
	31 December/ Desember 31, 2011		31 Desember/ December 31, 2010	
	Mata uang asing/ *Foreign currency*	Setara dengan/ *Equivalent to*	Mata uang asing/ *Foreign currency*	Setara dengan/ *Equivalent to*
	USD	Rp	USD	Rp
Dalam satu tahun/ *Within one year*	289.707.603	2.627.068.543.641	249.833.066	2.246.360.286.679
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun/ *Over one year but not not longer than five years*	1.257.480.329	11.402.831.622.103	1.052.127.639	9.459.807.938.714
Lebih dari lima tahun/ *Over five years*	731.915.857	6.637.012.993.815	646.182.159	5.809.834.420.339
Jumlah/*Total*	2.279.103.789	20.666.913.159.559	1.948.142.863	17.516.002.645.731

Uang Jaminan

Perusahaan diharuskan untuk membayar uang jaminan atas kewajiban Perusahaan terhadap pembayaran sewa. Pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010, saldo uang jaminan masing-masing sebesar USD 88.830.780,65 ekuivalen Rp 796.490.509.098 dan USD 67.364.807 atau ekuivalen Rp 605.676.981.299 .

Security Deposits

The Company is required to pay security deposits that will serve as guarantee for the payment of the Company's obligations. As of December 31, 2011 and 2010, the balance of the security deposits amounted to USD 88,830,780.65 equivalent to Rp 796,490,509,098 and USD 67,364,807or equivalent to Rp 605,676,981,299, respectively.

Dana Perbaikan Pesawat

Sesuai dengan perjanjian sewa operasi untuk pesawat, Perusahaan diharuskan untuk membayar dana perbaikan dan pemeliharaan untuk pesawat yang disewa kepada lessor.

Maintenance Reserve Funds

Based on operating lease arrangements for aircrafts, the Company is required to pay maintenance and repair reserve funds for the leased aircraft to the lessor.

Dana perbaikan didasarkan atas penggunaan pesawat selama periode sewa yang mencakup dana perbaikan untuk rangka pesawat, pengembalian kinerja mesin, dan suku cadang mesin, serta alat pendaratan dan *Auxiliary Power Unit* (APU).

Selama masa sewa, Perusahaan diwajibkan untuk melakukan pemeliharaan dan perbaikan rangka pesawat, mesin, APU dan seluruh suku cadang sesuai dengan standar yang disetujui. Pekerjaan perbaikan dan perawatan rangka pesawat, mesin dan bagian lainnya secara teratur dikerjakan oleh perusahaan perbaikan pesawat yang telah ditunjuk (MRO) yang telah memenuhi standar. Berdasarkan Perjanjian sewa, Perusahaan akan mengajukan biaya penggantian sesuai dengan yang diperbolehkan dalam perjanjian, setelah pekerjaan selesai dan setelah perbaikan rangka pesawat, mesin, alat pendaratan atau APU keluar dari bengkel, dengan melampirkan faktur dan dokumen terkait beberapa hari setelah pekerjaan selesai.

Sampai tanggal berakhirnya perjanjian, Perusahaan berkewajiban untuk membayar dana cadangan, dan klaim biaya penggantian akan dikaji dan dibayarkan, sepanjang tidak terjadi gagal bayar. Mengacu kepada masing-masing perjanjian, lessor dapat menguasai atau mengembalikan sisa dana perawatan.

Maintenance reserve funds are based on the use of the aircraft during the lease term consisting of reserves funds for airframe structure maintenance, engine performance restoration maintenance, engine life limited parts maintenance, landing gear maintenance and Auxiliary Power Unit (APU) maintenance.

During the lease term, the Company is obliged, to maintain and repair the airframes, engines, APU and all the parts in accordance with agreed standard. The maintenance and repair work on the airframes, engines and other part, or engines will be regularly performed by authorized maintenance repair and overhaul companies (MRO). Based on the lease agreement, the Company will be entitled to its reimbursement of applicable maintenance and repair reserve funds after the work is completed and the workshop company releases the airframe, engine, landing gear or APU, by submitting invoices and proper documentation within certain days after the completion of the work.

Up to the termination date, the Company shall have the obligation to pay contribution into the reserve funds, and any outstanding reimbursable expenses shall be reviewed and disbursed, provided no default occurred. Depending on the specific agreements, the lessor may or may not retain the remaining balance of the maintenance reserve funds.

3. Bukan Sewa Operasi Pesawat

a. Pada tanggal 25 Januari 2008, GMFAA mengadakan Perjanjian Pemanfaatan Tanah dan Konsesi Usaha dengan PT Angkasa Pura II (Persero) sehubungan dengan pemanfaatan tanah seluas ± 900.000 m^2 untuk digunakan dalam kegiatan usaha pemeliharaan pesawat di Bandara Udara Soekarno-Hatta, Cengkareng, Tangerang. Perjanjian ini berlaku sampai dengan 31 Desember 2011 dengan kompensasi dan konsesi sesuai dengan tarif yang disepakati. GMFAA wajib memberikan jaminan bank yang diterbitkan oleh bank umum untuk menjamin pembayaran kompensasi tersebut. Masa berlaku jaminan tersebut selama 1 tahun dan diperpanjang setiap tahunnya sampai berakhirnya perjanjian ini.

b. GMFAA juga mengadakan perjanjian sewa operasi peralatan operasional, koneksi internet, dan lainnya dengan beberapa pihak.

3. Non Aircraft Operating Lease

a. On January 25, 2008, GMFAA entered into Land Utilization and Business Concession Agreements with PT Angkasa Pura II (Persero) in relation to land utilization measuring approximately 900,000 square meters used for aircraft maintenance business activities in Soekarno-Hatta Airport, Cengkareng, Tangerang. The term of this agreement is effective until December 31, 2011, with compensation and concession based on agreed tarifs. GMFAA is obliged to provide bank guarantee issued by general bank to secure the payment of such compensation. The term of such guarantee is 1 year and renewable annually until the expiration of the agreement.

b. GMFAA also entered into operating lease agreements of operational equipment, internet connection, and others with several parties.

c. Perusahaan mengadakan perjanjian pemanfaatan tanah di Bandara Soekarno-Hatta seluas 6.246 m^2 dengan PT Angkasa Pura II (Persero), untuk jangka waktu 30 tahun yang berakhir 30 September 2021. Tanah tersebut digunakan Perusahaan untuk lokasi gedung perkantoran kargo. Kompensasi atas tanah tersebut sebesar Rp 800 per m^2 per bulan atau seluruhnya Rp 1.798.848.000 dan dapat ditinjau kembali setiap 5 tahun. Uang muka sebesar 10% atau Rp 179.884.800. Pembayaran dilakukan setiap tahun sebesar Rp 53.965.440.

Pada akhir periode perjanjian, tanah beserta seluruh fasilitas diatasnya diserahkan kepada PT Angkasa Pura II.

Perusahaan juga mengadakan perjanjian pemanfaatan tanah di Bandara Soekarno-Hatta seluas 164.742 m^2 dengan PT Angkasa Pura II (Persero), untuk jangka waktu 20 tahun yang akan berakhir 31 Desember 2011. Perusahaan membangun gedung perkantoran di atas tanah tersebut.

Dalam perjanjian sewa operasi tersebut terdapat opsi perpanjangan masa sewa. Perusahaan tidak memiliki hak opsi untuk membeli aset sewaan pada akhir masa sewa. Perjanjian tersebut juga memuat ketentuan yang dapat mengakibatkan pengakhiran perjanjian sebelum masa sewa berakhir.

Jumlah komitmen sewa lainnya adalah sebagai berikut:

c. The Company entered into an agreement for utilization of 6,246 square meters of land at the Soekarno-Hatta Airport with PT Angkasa Pura II (Persero), for 30-year period until September 30, 2021. The land is used for the purpose of cargo office building. The compensation for the use of the land is Rp 800 per square meter per month or a total of Rp 1,798,848,000, which is subject for review every 5 years. A deposit of 10% or Rp 179,884,800 was also paid. Payment of Rp 53,965,440 is made annually.

At the expiration of the agreement, the Company will return the land and all the facilities to PT Angkasa Pura II.

The Company also entered into an agreement with PT Angkasa Pura II (Persero) for the use of another parcel of land with an area of 164,742 square meters at the Soekarno-Hatta Airport, for a period of 20 years until December 31, 2011. The Company constructed on such land the office building.

The operating lease agreements contain option to renew the lease term. The Company does not have an option to purchase the lease asset at the expiry of the lease term. The lease agreements include certain conditions that may cause the leases to be terminated prior to the expiry of the lease terms.

Total of other lease commitments is as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011	31 Desember/ December 31, 2010	
	Rp	Rp	
Dalam satu tahun	35.568.581.598	40.827.437.158	Within one year
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun/	64.033.254.060	75.478.094.826	Over one year but not not longer than five years
Lebih dari lima tahun/	111.529.871.248	112.035.797.248	Over five years
	211.131.706.906	228.341.329.232	

48. IKATAN DAN KONTINGENSI

a. Sesuai dengan *Purchase Agreement* No. 1938 tanggal 4 Juni 1996 yang terakhir di amandemen melalui *Supplemental Agreement* No. 4 tanggal 29 Desember 2005, Perusahaan mengadakan kontrak pembelian pesawat Boeing 777-200ER sebanyak 6 pesawat dengan harga dasar (*aircraft basic price*) USD 198.192.610. Harga pesawat akan ditetapkan pada saat penyerahan dengan penyesuaian harga sesuai perjanjian. Penyerahan direncanakan pada bulan Juni 2010 sampai dengan Agustus 2011.

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

Menanggapi penawaran tersebut, Perusahaan merencanakan menambah pembelian pesawat B 777 dari 6 pesawat B 777-200 menjadi 10 pesawat B 777-300ER, melalui *Supplemental Agreement* No. 5 atas *Purchase Agreement* No. 1938. Melalui *Supplemental Agreement* No. 9 atas *Purchase Agreement* No. 1938 jadwal pengiriman pesawat telah diubah dari mulai Agustus 2012 menjadi mulai Mei 2013 sampai dengan Januari 2016. Harga dasar pesawat (*aircraft basic price*) untuk sepuluh pesawat B 777-300 ER adalah USD 251.397.000.

Perusahaan juga melakukan *Purchase Agreement* No. 2158 tanggal 19 Juni 1998 untuk pembelian 18 pesawat Boeing 737-700, yang terakhir diamandemen melalui *Supplemental Agreement* No. 8 tanggal 18 Januari 2010, di mana Perusahaan menambah jumlah pesawat menjadi 25 pesawat tipe B 737-800 dengan harga dasar (*aircraft basic price*) USD 67.518.600. Harga pesawat ditetapkan pada saat penyerahan dengan penyesuaian harga sesuai perjanjian. Jadwal pengiriman pesawat adalah dari Juni 2009 sampai dengan Pebruari 2016. Selanjutnya pada tahun 2009 dan 2010, Perusahaan mengadakan perjanjian jual dan sewa balik dengan Dubai Aerospace Enterprise (DAE) atas 8 pesawat dan MCAP atas 3 pesawat dan Pembroke Lease France SAS atas 4 Pesawat. Harga jual ditentukan pada saat kedatangan pesawat.

48. COMMITMENTS AND CONTINGENCIES

a. Based on Purchase Agreement No. 1938 dated June 4, 1996, which had been amended several times, most recently by Supplemental Agreement No.4 dated December 29, 2005, the Company entered into a contract to purchase 6 Boeing 777-200ER with basic price of USD 198,192,610. The price of the aircrafts will be determined at the time of delivery by calculating the price adjustments in accordance with the agreement. Delivery was scheduled within the period of June 2010 up to August 2011.

However, based on confirmation from The Boeing Company No. 6-1176-DJH-1049R-1, dated March 30, 2007, the purchase of 6 Boeing 777-200ER was replaced with purchase of 10 Boeing 787 and will be delivered April 2014 up to July 2015. The confirmation is preceded by the Boeing's offering to renew the Purchase Agreement No. 1938 into purchase of ten (10) B 777-200ER/300ER/200LR aircrafts.

In response to the offer, the Company plans to increase the number of B 777 aircrafts units purchased, from 6 aircrafts B777-200 into 10 aircrafts B777-300ER, by submitting Supplemental Agreement No. 5 to Purchase Agreement No. 1938. Through Supplemental Agreement No. 9 to Purchase Agreement No. 1938, the schedule for aircraft delivery was revised from an original date starting August 2012 and changed to May 2013 until January 2016. The aircraft basic price for ten B777-300 ER aircraft is USD 251,397,000.

The Company also entered into Purchase Agreement No. 2158 dated June 19, 1998 for the purchase of 18 Boeing 737-700, which had been amended several times, most recently by Supplemental Agreement No. 8 dated January 18, 2010, whereby the Company increased the number of units purchased into 25 Boeing 737-800 aircrafts with basic price of USD 67,518,600. The price of the aircraft will be determined at the time of delivery by calculating the price adjustments in accordance with the agreement. Delivery of the aircrafts is within the period of June 2009 up to February 2016. In relation to these scheduled deliveries, during 2009 and 2010, the Company entered into a sale and leaseback with Dubai Aerospace Enterprise (DAE) for 8 aircrafts and MCAP for 3 aircrafts and Pembroke Lease Finance SAS for 4 aircrafts. The selling price is determined at the time of arrival of aircraft.

Pada bulan Januari sampai dengan Desember 2011, sebanyak 1 pesawat Boeing 737-800 yang telah diikat dengan perjanjian jual dan sewa balik, telah dikirim. Harga Jual yang telah disepakati adalah USD 45.131.510 dengan jangka waktu sewa 10 tahun dan diklasifikasikan sebagai sewa operasi.

From January to December 2011, 1 aircraft of Boeing 737-800 under sale and leaseback agreement has been delivered. The agreed purchase price amounted to USD 45,131,510 with 10 years lease period and classified as operating lease.

Pada bulan Januari sampai dengan Desember 2010, sebanyak 10 pesawat Boeing 737-800 yang telah diikat dengan perjanjian jual dan sewa balik, telah dikirim. Harga Jual yang telah disepakati adalah USD 446.843.646 dengan jangka waktu sewa 10 sampai 12 tahun dan diklasifikasikan sebagai sewa operasi.

From January to December 2010, 10 aircrafts of Boeing 737-800 under sale and leaseback agreement have been delivered. The agreed purchase price amounted to USD 446,843,646 with 10 until 12 years lease period and classified as operating lease.

b. Pada tanggal 4 Nopember 1989, Perusahaan melakukan *Purchase Agreement* dengan Airbus untuk pembelian dan pengiriman 9 pesawat Airbus A-330-300. Perusahaan telah menerima pengiriman 6 pesawat, akan tetapi berupaya melakukan perpanjangan waktu atas pengiriman 3 pesawat sisanya, yang berdasarkan *Side Letter* tanggal 21 Desember 1995 dinyatakan bahwa penyerahan 3 pesawat terakhir dijadwalkan bulan Juli 1998, Agustus 1998, dan Januari 1999.

b. On November 4, 1989, the Company entered into a Purchase Agreement with Airbus for the purchase and delivery of 9 Airbus A-330-300 aircrafts. The Company has received 6 of the aircrafts but has sought rolling extension for the delivery of the final 3 aircrafts, in which based on a Side Letter dated December 21, 1995, the final delivery of 3 aircrafts was scheduled in July 1998, August 1998, and January 1999.

Pengiriman pesawat tersebut belum dapat dilakukan karena Perusahaan belum mencapai kesepakatan formal dengan Airbus sehubungan dengan kewajiban dalam *Purchase Agreement* untuk pengiriman 3 pesawat Airbus A-330-300 sisanya. Berdasarkan *side letter* tanggal 9 Nopember 2009, pengiriman sisa 3 pesawat Airbus A-330-300 digantikan dengan pemesanan 6 pesawat Airbus A-330-200 dengan jadwal pengiriman mulai Oktober 2012 sampai dengan Oktober 2014. Harga dasar pesawat (*aircraft basic price*) untuk 6 pesawat A-330-200 sebesar USD 173.949.317.

These deliveries have not taken place because the Company has not reached any subsequent formal agreement with Airbus in relation to its obligation under the Purchase Agreement for the delivery of the remaining 3 Airbus A-330-300 aircrafts. Based on side letter dated November 9, 2009, delivery of the remaining 3 Airbus A-330-300 was replaced with 6 Airbus A-330-200 with delivery schedule starting in October 2012 until October 2014. The aircraft basic price for 6 aircraft A-330-200 amounted to USD 173,949,317.

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

On July, 2011 the Company and Airbus signed Amendment No 3 related to Purchase Agreement, Under this agreement, the Company replaced 3 of remaining 6 Airbus A330-200 into A330-300 and purchased additional 4 Airbus A330-300.

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

On December 19, 2011 the Company and Airbus signed Amendment No 4, 5 and 6 to the Purchase Agreement, Under those agreement, the Company Purchase 11 (eleven) Airbus aircraft type A330-300 and 3 (three) of Airbus type A330-200F.

c. Pembelian Pesawat Airbus A320-200

Pada tanggal 2 Agustus 2011 Perusahaan dan Airbus menandatangani Perjanjian Pembelian pesawat A320-200 untuk pembelian 25 pesawat Airbus tipe A320-200. Jadual pengiriman mulai 2014 sampai dengan 2018. Harga dasar pesawat masing-masing adalah USD 83.041.000. Sampai dengan 31 Desember 2011 jumlah yang telah dibayar sebesar USD 24.248.966. Terkait dengan pembelian pesawat ini Perusahaan juga menandatangani Perjanjian dengan CFM International untuk pengadaan mesin tipe CFM56-5B4 untuk 15 (lima belas) pesawat A320-200 dan mesin tipe Leap-X1A26 untuk 10 (sepuluh) A320 NEO aircraft.

c. Purchase of Airbus A320-200 Aircrafts

On August 2, 2011 the Company and Airbus signed an Agreement for the purchase of 25 Airbus Aircraft type A320-200. Delivery schedule begins in 2014 until 2018. The base price of each aircraft is USD 83,041,000. As of December 31, 2011, amounts already paid amounted to USD 24,248,966. Related to this aircraft purchase, the Company also signed an agreement for the procurement of engine type CFM56-5B4 for 15 (fifteen) A320-200 aircrafts and engine type Leap-X1A26 for 10 (ten) A320 NEO aircrafts.

d. Perjanjian *Pooling* Komponen dengan SR Technics Switzerland ("SR Technics")

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

Perjanjian ini telah diperpanjang beberapa kali dengan amendemen terakhir. Setelah tanggal tersebut, salah satu pihak dapat mengakhiri perjanjian dengan syarat pemberitahuan 6 bulan sebelumnya kepada pihak lainnya. Biaya *pooling* ditentukan dengan menggunakan tarif sesuai dengan komponen yang digunakan.

Perusahaan juga melakukan perjanjian *critical spare component* untuk jenis pesawat Boeing 737-800 dengan SR Technics melalui memorandum of understanding tanggal 22 Desember 2010.

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

d. Component Pooling Agreement with SR Technics Switzerland ("SR Technics")

The Company entered into a component pooling agreement for A-330 with SR Technics. As a participant to the A-330 pool, the Company is allowed to use A-330 components that are available in the main storage at Zurich. The Company also has the right to ask SR Technics to provide temporary services, field assistance team or other special services, as well as technical and administrative training in the Company's maintenance facility in Jakarta or in any other line stations of SR Technics.

This agreement has been extended several times with the latest amendment. Thereafter, each party may cancel the agreement by giving to the other party 6 months prior notice. The corresponding pooling expense is determined according to the tarif applied to the components used.

The Company also entered into a critical spare component agreement for Boeing 737-800 aircraft component with SR Technics with memorandum of Understanding dated December 22, 2010.

The Company also has the right to ask SR Technics to perform test repair, overhaul and modification of the component.

e. Perjanjian Pembelian Mesin Pesawat dengan CFM International Inc dan General Electric Capital Corporation

Pada tanggal 25 Pebruari 2011, Perusahaan telah menandatangani 3 (tiga) “Direct Agreement for the Purchase of One (1) CFM 56-7B26/3 Engine”, masing-masing untuk bulan Agustus 2011, Juli 2011 dan Juni 2011.

e. Agreement to Purchase Aircraft Engine with CFM International Inc and General Electric Capital Corporation

On February 25, 2011, the Company signed 3 (three) “Direct Agreement for the Purchase of One (1) CFM 56-7B26/3 Engine” each for the month of August 2011, July 2011 and June 2011.

f. Perusahaan mengadakan perjanjian dengan beberapa perusahan leasing untuk menyewa beberapa airbus tipe A330 dan A320 serta Boeing tipe 737-800 yang jadwal kedatangannya akan dimulai pada tahun 2013 sampai 2015.

g. Pembelian Pesawat Bombardier CRJ1000 NextGen Series Aircraft

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

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

h. Pada tanggal 6 Agustus 2004, Perusahaan dan PT World Simulator Technology (WST) menandatangani Perjanjian Sewa Ruang Simulator beserta Fasilitas Pendukung dimana Perusahaan setuju untuk menyewakan ruang simulator beserta fasilitas pendukungnya di lokasi SBU Garuda Indonesia Training Center untuk digunakan sebagai tempat pemasangan Full Flight Simulator B 737-200 Level D Six Axis milik WST.

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

Pada tanggal 4 Juni 2007, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengeluarkan putusan yang mengabulkan gugatan WST dan memerintahkan Perusahaan membayar ganti rugi kepada WST sebesar USD 1.360.800 dan Rp 1.590.000.000. Pada tanggal 21 Agustus 2008, Pengadilan Tinggi DKI Jakarta memutuskan menguatkan putusan Pengadilan Jakarta Pusat tersebut dan menghukum Perusahaan membayar ganti rugi sebesar USD 1.984.500 dan Rp 1.590.000.000.

Perusahaan mengajukan permohonan kasasi tanggal 7 Nopember 2008. Pada tanggal 4 Maret 2010, Mahkamah Agung mengeluarkan putusan dalam perkara menolak permohonan kasasi yang diajukan oleh Perusahaan. Sehingga pada tanggal 28 Januari 2011 Perusahaan melakukan pembayaran ganti rugi kepada WST sebesar IDR 590.000.000 dan USD 1.984.500, dan berdasarkan kesepakatan antara Perusahaan dengan WST. Pada tanggal 15 Juli 2011 Perusahaan telah melakukan pembayaran sisa kewajiban ganti rugi sebesar Rp 1.000.000.000.

f. The Company enters into an agreement with several leasing companies to rent several Airbus type A330 and A320, as well as Boeing type 737-800 which are scheduled to deliver in 2013 until 2015.

g. Purchase of Bombardier CRJ1000 NextGen Series Aircraft

On December 18, 2011, the Company and Bombardier Aerospace signed a proposal for a firm commitment to purchase 6 (six) aircrafts and option to purchase 18 (eighteen) CRJ1000 NextGen Series.

On February 13, 2012, the Company and Nordic Aviation Capital A/S signed "Letter of Intent" regarding lease of 12 (twelve) CRJ1000 NextGen aircrafts.

h. On August 6, 2004, the Company and PT World Simulator Technology (WST) entered into Rental Agreement on Area for Simulator and Support Facilities whereby the Company agreed to rent its simulator area and support facilities located at SBU Garuda Indonesia Training Center to be used as space for Full Flight Simulator B 737-200 Level D Six Axis owned by WST.

As the Company is considered not in compliance with the agreement, on December 19, 2006, WST a lawsuit to the Central Jakarta District Court against the Company for breach of contract and for committing illegal act.

On June 4, 2007, the Central Jakarta District Court issued has a verdict accepting claim of WST and ordered the Company to pay to WST the amount of USD 1,360,800 and Rp 1.590.000.000. On August 21, 2008, the High Court of DKI Jakarta decided to uphold the verdict of the District Court of Central Jakarta and ordered the Company to pay USD 1,984,500 and Rp 1,590,000,000.

The Company filed cassation dated November 7, 2008. On March 4, 2010, the Supreme Court issued a decision rejecting the request for cassation filed by the Company. So as on January 28, 2011, the Company has paid to WST amounted to IDR 590,000,000 and USD 1,984,500, based on agreement between the Company and WST. On July 15, 2011, the Company paid the remaining claim amounted to Rp 1,000,000,000.

Meskipun Perusahaan telah melaksanakan sebagian kewajibannya berdasarkan putusan kasasi Mahkamah Agung tersebut, Perusahaan tetap mengajukan peninjauan kembali kepada Mahkamah Agung sebagaimana telah didaftarkan di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 19 Nopember 2010.

Although the Company has complied with some of the obligations under the decision of the Supreme Court, the Company still filed a judicial review to the Supreme Court that was registered with the Central Jakarta District Court on November 19, 2010.

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

i. On December 17, 2007, the Company has received Notice to Furnish Information and Produce Document from Australian Competition and Commerce Commission ("ACCC") related to allegation of price fixing cartel on Cargo Fuel Surcharge. Currently, the case is still under examination by Federal Court of Australia.

j. Pada tanggal 16 Nopember 2009, Perusahaan telah menerima Pemberitahuan Pemeriksaan Lanjutan Perkara dari Komisi Pengawas Persaingan Usaha ("KPPU") terkait dugaan kartel penetapan harga *Fuel Surcharge* tiket domestik.

Pada tanggal 4 Mei 2010, KPPU telah memutus perkara ini dan menyatakan Perusahaan bersalah serta menghukum untuk membayar denda sebesar Rp 25 miliar dan ganti rugi sebesar Rp 162 miliar. Perusahaan mengajukan permohonan banding pada tanggal 17 Juni 2010 ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat. Pada tanggal 28 Pebruari 2011 Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengabulkan permohonan keberatan yang diajukan oleh Perusahaan dan membatalkan Putusan KPPU tanggal 4 Mei 2010 serta menghukum KPPU untuk membayar biaya perkara.

KPPU telah mengajukan upaya Kasasi atas Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tersebut ke Mahkamah Agung Republik Indonesia. Perusahaan juga telah mengajukan kontra memori kasasi pada tanggal 27 April 2011. Sampai dengan tanggal laporan keuangan konsolidasian diterbitkan, perkara tersebut masih dalam proses pemeriksaan di Mahkamah Agung Republik Indonesia.

j. On November 16, 2009, the Company has received Notice of Advance Proceeding (Commercial List) from The Supervision of Business Competition Committee ("KPPU") related to allegations of price fixing cartel on Fuel Surcharge of Domestic tickets.

On May 4, 2010, KPPU has issued a verdict and ordered the Company to pay the fine amounting to Rp 25 billion and the claim of Rp 162 billion. On June 17, 2010, the Company filed an objection to Central Jakarta District Court. On February 28, 2011, the Central Jakarta District Court accepted the request for an objection by the Company and canceled KPPU decision dated May 4, 2010 and punished KPPU to pay for legal cost.

The KPPU has filed Cassation of the verdict to the Supreme Court of the Republic of Indonesia. The Company has also filed a statements of counter cassacion on April 27, 2011. At the issuance the date of the consolidated financial statements, the case is still on proceeding in the Supreme Court of the Republic of Indonesia.

k. Pada tanggal 8 April 2010, Perusahaan telah menerima Pemberitahuan Pemeriksaan Pendahuluan Perkara dari Komisi Pengawas Persaingan Usaha ("KPPU") terkait dugaan pelanggaran diskriminasi pelaku usaha pada persetujuan perpanjangan *give away* haji tahun 2009/2010 dan tahun 2010/2011. Pada tanggal 27 Oktober 2010, KPPU menjatuhkan denda dan perintah pengembalian biaya transportasi sejumlah Rp 8,075 miliar atas praktek dugaan persaingan usaha tidak sehat terkait tender *give away* haji yang melanggar UU No. 5 tahun 1999. Perusahaan menerima salinan keputusan KPPU pada tanggal 30 Oktober 2010. Perusahaan telah mengajukan upaya keberatan ke pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada

k. On April 8, 2010, the Company has received the Notice to begin the examination of lawsuit from KPPU related to discrimination charge of commercial business for approval of extension for hajj give away flight period 2009/2010 and 2010/2011. On October 27, 2010, the Business Competition Supervisory Agency (KPPU) imposed a fine and ordered the refund of transportation costs totaling Rp 8.075 billion for suspected unhealthy business competition practices in connection with the hajj giveaway tender, which violated Law No. 5 of 1999. The Company received a copy of the KPPU decision on October 30, 2010. The Company filed an objection letter with the Central Jakarta District Court on December 20, 2010. On June 15,

tanggal 20 Desember 2010. Pada tanggal 15 Juni 2011, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah memutus perkara keberatan, dimana dalam putusannya Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah menguatkan putusan KPPU. Terhadap putusan ini, Perusahaan mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung pada tanggal 11 Juli 2011 dan sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan konsolidasian, perkara tersebut masih dalam proses pemeriksaan Kasasi di Mahkamah Agung.

2011 Central Jakarta District Court has decided the objection whereas the Court has strengthen the KPPU verdict. In relation to this verdict, the Company has filed cassation to the Supreme Court on July 11, 2011 and as of the issuance date of the consolidated financial statements, the case is still on proceedings in the Supreme Court.

l. ADSI, entitas anak, mengadakan perjanjian *sub-distribution* dengan Abacus International Pte., Ltd (dahulu Abacus Distribution Systems Pte., Ltd), Singapura, (AIPL) yang efektif sejak tanggal 11 April 1995. Dalam perjanjian ini, AIPL memberikan hak sub-lisensi eksklusif kepada ADSI untuk memasarkan dan mendistribusikan sendiri sistem reservasi komputer (Sistem Abacus) di wilayah Indonesia. Sistem ini memadukan suatu paket perangkat lunak yang melakukan berbagai fungsi termasuk reservasi seketika tempat duduk pesawat, jadwal pemesanan pelayanan udara, mobil dan hotel, pembelian tiket otomatis serta tampilan ongkos. Perjanjian ini akan berlanjut kecuali diakhiri lebih awal sebagaimana ditentukan dalam perjanjian.

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

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

l. ADSI, a subsidiary, entered into the sub-distribution agreement with Abacus International Pte., Ltd (formerly Abacus Distribution Systems Pte., Ltd), Singapore (AIPL) effective since April 11, 1995. Under this agreement, AIPL grants ADSI an exclusive sub-license to operate its own marketing and distribution of computer reservation systems (Abacus Systems) in Indonesia teritory. This system incorporate a software package which performs various function, including real-time air line seat reservation, schedules/booking for a variety of air, car and hotel service, automated ticketing and fare display. The agreement shall remain valid, except for earlier terminated as stipulated in the agreements.

In return for each net booking made by a subscriber through the Abacus Systems for any travel product offered in the system, AIPL shall pay a certain fee to ADSI as stipulated in the agreement.

Effective from February 1, 2009, such fee is at 25% of the 2009 basic rates payable by airline per net segment for air bookings made by subscribers after deducting certain expenses as stipulated in the agreement.

m. Pada tanggal 8 Agustus 2008, GMFAA, entitas anak, Perusahaan dan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara menghadapi gugatan ganti rugi dari PT Metro Batavia (MB) untuk: (1) siklus tidak terpakai sebesar USD 73.215.579 (atau setara Rp 673.583.333.330) (2) kerugian material sebesar Rp 500.000.000 setiap hari dan USD 50,000 (atau setara Rp 460 juta) setiap bulan sejak tanggal 23 Oktober 2007 sampai pesawat dapat beroperasi (3) kerugian imaterial sebesar USD 10 juta (atau setara Rp 92 miliar) dan (4) memperbaiki mesin yang rusak. Tuntutan ganti rugi timbul karena GMFAA dinyatakan melanggar kontrak terkait dengan garansi yang diberikan GMFAA atas penggantian dan pemasangan 5 mesin pesawat ESN 857854 yang dimiliki MB.

m. On August 8, 2008, GMFAA, subsidiary, the Company and State Minister of State-owned Enterprise faced a lawsuit claim from PT Metro Batavia (MB) for: (1) unused cycles amounting to USD 73,215,579 (or equivalent to Rp 673,583,333,330) (2) material loss amounting to Rp 500,000,000 each day and USD 50,000 (or equivalent to Rp 460,000,000) every month starting October 23, 2007 until the aircraft is able to be operated (3) immaterial loss amounting to USD 10 million (or equivalent to Rp 92 billion) and (4) repairs on engine failure. The lawsuit claims arise from the declaration that GMFAA has conducted a breach of contract in relation to the warranty given by GMFAA regarding the replacement and installation of bearing in 5 engine ESN 857854 owned by MB.

Sehubungan dengan kasus ini, GMFAA mengajukan gugatan balik kepada MB karena MB tidak memenuhi Liabilitas pembayaran hutang kepada GMFAA atas jasa penggantian dan perbaikan mesin tersebut sebesar USD 256.266 ditambah bunga sebesar 6% per tahun sejak tanggal 15 Juli 2008 sampai dengan keputusan ditetapkan.

Pada tanggal 11 Maret 2009, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah memutuskan untuk menolak tuntutan MB kepada GMFAA dan menerima gugatan balik GMFAA sebesar USD 256.266 dan bunga 6% per tahun terhitung sejak tanggal 17 Nopember 2007.

Pada tanggal 18 Mei 2009, MB mengajukan memori banding ke Pengadilan Tinggi Jakarta Pusat. Sebagai respon, pada tanggal 16 Juli 2009 GMFAA juga mengajukan kontra memori banding. Pada tanggal 15 Januari 2010 Pengadilan Tinggi telah menolak banding yang diajukan oleh MB. MB kemudian mengajukan upaya kasasi ke Mahkamah Agung Republik Indonesia pada tanggal 25 Maret 2010. GMFAA mengajukan kontra kasasi pada tanggal 17 Mei 2010. Sampai dengan tanggal laporan keuangan konsolidasian diterbitkan, belum ada keputusan kasasi dari Mahkamah Agung atas kasus tersebut.

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

n. Pada tanggal 25 September 2008, GMFAA menuntut ganti rugi kepada MB atas (1) pembayaran hutang MB kepada GMFAA sebesar USD 1.191.615, (2) bunga hutang MB sebesar 6% per tahun dari hutang sejak tanggal 15 Juli 2008 sampai dengan keputusan ditetapkan dan (3) membayar kerugian sebesar USD 200 juta.

Pada tanggal 22 April 2009, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat memutuskan menerima gugatan GMFAA terhadap MB sebesar USD 1.191.615 dan bunga 6% per tahun terhitung sejak tanggal 15 Juli 2008 serta kerugian GMFAA sebesar USD 500.000. Disamping itu, Pengadilan juga menyatakan sita jaminan terhadap 4 pesawat MB.

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

In relation to this case, GMFAA has filed counterclaims lawsuit against MB for failure to fulfill the obligation to pay GMFAA for such engine replacement and installation services of USD 256,266 and interest amounting to 6% per annum starting July 15, 2008 until the judgement is final and binding.

On March 11, 2009, the District Court of Central Jakarta has decided to reject MB's claims against GMFAA and accepted the counterclaim from the GMFAA amounting to USD 256,266 with interest 6% per annum calculated from November 17, 2007.

On May 18, 2009, MB filed a statement of appeal to the High Court of Central Jakarta. As a response on July 16, 2009, GMFAA also filed a statement of counter appeal. On January 15, 2010, the High Court rejected MB's appeal. MB then filed an appeal to the Supreme Court of the Republic of Indonesia dated March 25, 2010. GMFAA filed a counter appeal dated May 17, 2010. At the issuance the date of the consolidated financial statements, Supreme Court has not yet issued a decision in the appeals.

Management believes that the demand for compensation does not materially affect the financial statements and activities of GMFAA.

n. On September 25, 2008, GMFAA has filed claims against MB for: (1) payment of MB's debt to GMFAA amounting to USD 1,191,615, (2) interest on MB's debt amounting to 6% per annum on debts starting July 15, 2008 until the judgement is final and binding and (3) payment of loss amounting to USD 200 million.

On April 22, 2009, the District Court of Central Jakarta decided to accept the claim from GMFAA amounting to USD 1,191,615 with interest of 6% per annum, calculated since July 15, 2008 and GMFAA loss amounting to USD 500,000. Further, the Court also declared the security of attachment of 4 airplanes owned by MB.

On April 28, 2009, MB has filed a statement of appeal to High Court of Central Jakarta. As a response, on August 19, 2009, GMFAA filed a statement of counter appeal No. 504/PDT/2009/PT.DKI. Until now, the appeal is still under review.

Pada tanggal 25 Maret 2010, MB mengajukan Memori Kasasi ke Mahakamah Agung Republik Indonesia atas Perkara Banding No. 504, Sebagai tanggapan, pada tanggal 29 Juli 2010 GMFAA juga mengajukan kontra memori kasasi. Saat ini, kasasi tersebut masih dalam proses oleh hakim di Mahkamah Agung.

On March 25, 2010, MB has filed a statement of Cassation to the Supreme Court of the Republic of Indonesia for the Appeal Verdict No. 504. As a response, GMFAA also filed a statement of counter cassation on July 29, 2010. Currently, the cassation is still on going examination by the Judges at the Supreme Court.

o. GMFAA telah mengajukan klaim tagihannya kepada kurator PT Adam Skyconnection Airline (Adam) yang dinyatakan bangkrut pada bulan Juni 2008. Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan konsolidasian, kebangkrutan Adam masih dalam proses dan pemulihan klaim GMFAA belum dapat ditentukan.

o. GMFAA has submitted its claims to the curator of PT Adam Skyconnection Airline ("Adam") which was declared bankrupt in June 2008. As of date of issuance of the consolidated financial statements, Adam's bankruptcy is still in process and the recovery of GMFAA's claim could not be determined.

p. GMFAA melakukan perjanjian jangka panjang untuk pemeliharaan dan perbaikan pesawat dengan PT Sriwijaya Air, Hellenic Imperial Airways, Yemen Airways, International Air Parts Pty Ltd, Gatewick Aviation Service, dan Southern Air. GMFAA memperoleh pendapatan atas jasa ini sesuai tarif yang disepakati dalam perjanjian.

p. GMFAA entered into a long-term contract for maintenance and repair of aircraft with PT Sriwijaya Air, Hellenic Imperial Airways, Yemen Airways, International Air Parts Pty Ltd, Gatewick Aviation Service, and Southern Air. GMFAA earns revenue for these services according to rates agreed in the contract.

q. Pada tanggal 9 Agustus 2010, Perusahaan mencatatkan perselisihan kepentingan kepada Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi Propinsi DKI Jakarta sehubungan dengan tidak tercapainya kesepakatan dengan Serikat Pekerja Perusahaan mengenai rancangan Perjanjian Kerja Bersama (PKB) periode 2010 – 2012. Pada tanggal 23 Nopember 2010, Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi DKI Jakarta telah mengeluarkan anjuran yang merupakan hasil mediasi para pihak. Pada tanggal 6 Desember 2010 Perusahaan telah menyetujui anjuran tersebut,namun demikian Serikat Pekerja Perusahaan menolak anjuran tersebut.

Pada tanggal 9 Mei 2011, Perusahaan mendaftarkan gugatan ke Pengadilan Hubungan Industrial pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat sehubungan dengan perselisihan kepentingan dengan Serikat Pekerja Perusahaan mengenai rancangan PKB periode 2010-2012. Pada tanggal 22 Agustus 2011, Pengadilan Hubungan Industrial pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah memutus perkara, yang pada intinya adalah menghukum para pihak untuk menandatangani PKB periode 2011-2013 paling lambat 30 November 2011. Pada tanggal 2 Desember 2011 Perusahaan telah mengajukan permohonan eksekusi atas putusan Pengadilan Hubungan Industrial pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tersebut. Sampai dengan tanggal laporan keuangan konsolidasian diterbitkan, Perusahaan masih menunggu proses eksekusi putusan tersebut.

q. On August 9, 2010, the Company filed the dispute to the DKI Jakarta Provincial Manpower and Transmigration Service because of failure to reach an agreement with the Company's Labor Union regarding the draft Collective Labor Agreement (CLA) for the period 2010-2012. On November 23, 2010, the DKI Jakarta Manpower and Transmigration Service issued a recommendation in the form of results of mediation between the two parties. On December 6, 2010, the Company agreed with this recommendation. However, Company's Labor Union rejected the recommendation.

On May 9, 2011, the Company filed a lawsuit to the Industrial Relations Court in Central Jakarta District Court related with the dispute on the draft of the Collective Agreement for the period of 2010-2012. On August 22, 2011, the Industrial Relations Court on Central Jakarta District Court has decided the case, which in principle ordered the parties to sign the CLA for the period of 2011-2013 at the latest on November 30, 2011. On December 2, 2011 the Company has filed the execution of the decision made by the Industrial Relations Court to the Central Jakarta District Court. As of the issuance date of the consolidated financial statements, the Company still waiting for the execution decisión.

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

Tommy Suharto menyampaikan gugatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dan menuntut ganti rugi material dan imaterial, serta permintaan maaf dari Pihak Tergugat yang dipublikasikan di Majalah Garuda dan beberapa media nasional lainnya. Perusahaan telah mengajukan banding ke Pengadilan Tinggi DKI Jakarta pada tanggal 1 Juni 2011 dan menyerahkan memori banding melalui Pengadilan Negeri Jakarta Selatan pada tanggal 19 Agustus 2011. Sampai laporan keuangan konsolidasian diterbitkan, perkara tersebut masih dalam proses di Pengadilan Tinggi DKI Jakarta.

r. On August 4, 2011, Hutomo Mandala Putera ("Tommy Suharto") submitted a claim against several defendants, including the Company, in relation to the article published by in-flight magazine, Majalah Garuda, December 2009 edition.

Tommy Suharto submitted a claim to the South Jakarta District Court and demanded payment for material and immaterial damages, as well as an apology from the Defendants, published in Majalah Garuda and several other national media. The Company has filed an objection to High Court of DKI Jakarta on June 1, 2011. The Company has also filed an objection memory to South Jakarta District Court on August 19, 2011. Until the issuance date of the consolidated financial statements, the case is still in process at the High Court of DKI Jakarta.

49. ASET DAN LIABILITAS MONETER DALAM MATA UANG ASING

Pada tanggal 31 Desember 2011 dan 31 Desember 2010, Perusahaan dan entitas anak mempunyai aset dan liabilitas moneter dalam mata uang asing (mata uang asing selain USD dinyatakan dalam setara USD) sebagai berikut:

49. MONETARY ASSETS AND LIABILITIES IN FOREIGN CURRENCY

At December 31, 2011 and December 31, 2010, the Company and its subsidiaries had monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies (foreign currencies other than USD are stated at the equivalent USD) as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011		31 Desember/ December 31, 2010		
	Mata uang asing/ *Foreign currency*	Setara dengan/ *Equivalent in Rp*	Mata uang asing/ *Foreign currency*	Setara dengan/ *Equivalent in Rp*	
ASET					ASSETS
Kas dan setara kas					Cash and cash equivalent
USD	105.858.945	959.928.913.383	25.319.258	227.645.449.255	USD
AUD	14.877.065	136.908.790.304	16.051.345	146.741.397.088	AUD
JPY	536.095.354	62.617.626.003	643.350.653	70.948.709.987	JPY
EUR	1.282.115	15.050.723.725	1.619.097	19.357.921.555	EUR
GBP	704.353	9.839.287.983	1.201.440	16.691.601.869	GBP
SGD	1.210.433	8.441.951.076	2.788.035	19.460.483.173	SGD
Mata uang asing lainnya*)	21.459.937	194.598.713.417	522.829.082	120.359.707.990	Other foreign currencies *)
Piutang usaha					Trade account receivable
USD	108.131.772	980.538.910.852	48.645.186	437.368.870.032	USD
JPY	933.929.299	109.085.884.039	608.621.882	141.158.017.861	JPY
AUD	6.678.789	61.462.725.736	6.616.489	60.487.940.423	AUD
EUR	3.670.557	43.088.609.166	3.295.334	38.683.898.509	EUR
KRW	2.884.040.785	22.610.879.753	1.927.628.850	15.112.610.187	KRW
SAR	3.165.507	7.654.249.671	4.959.118	11.991.246.036	SAR
SGD	827.198	5.769.146.311	4.591.168	32.020.321.410	SGD
MYR	908.694	2.592.435.003	2.546.021	7.423.815.263	MYR
CNY	1.299.075	1.869.577.286	4.549.150	6.546.955.202	CNY
Mata uang asing lainnya*)	13.687.129	124.114.885.663	5.209.332	70.334.451.213	Other foreign currencies *)
Uang Muka					Advances
USD	20.236.510	183.504.673.690	31.731.247	285.295.643.911	USD
AUD	-	-	2.500	22.856.275	AUD
JPY	6.000.000	700.818.900	208.751.674	23.022.646.234	JPY
SGD	136.820	954.225.682	135.865	948.421.146	SGD
Mata uang asing lainnya*)	618.857	5.611.791.787	24.548.660	108.484.665.256	Mata uang asing lainnya*)
Aset Lain-lain					Other Assets
USD	34.475.968	312.628.075.285	37.546.287	337.578.669.392	USD
EUR	8.335.336	97.848.383.310	334.925	4.004.287.107	EUR
SGD	233.728	1.630.093.987	286.533	2.000.173.623	SGD
AUD	877.600	8.076.267.580	1.376.503	12.584.689.700	AUD
Mata uang asing lainnya*)	3.026.913	27.448.047.143	1.834.530	16.494.257.096	Other foreign currencies *)
Jumlah aset		3.384.575.686.734		2.232.769.706.793	Total Assets

	31 Desember/ December 31, 2011		31 Desember/ December 31, 2010		
	Mata uang asing/ *Foreign currency*	Setara dengan/ *Equivalent in Rp*	Mata uang asing/ *Foreign currency*	Setara dengan/ *Equivalent in Rp*	
LIABILITAS					LIABILITIES
Utang usaha					Trade Accounts Payable
USD	(37.980.274)	(344.405.122.363)	(75.482.423)	(678.662.463.540)	USD
SGD	(3.217.574)	(22.440.404.226)	(2.216.757)	(15.472.966.494)	SGD
JPY	(175.159.561)	(20.459.188.465)	(131.589.473)	(14.512.377.964)	JPY
EUR	(1.825.912)	(21.434.357.343)	(4.261.141)	(50.946.196.611)	EUR
AUD	(412.800)	(3.798.864.452)	(2.912.895)	(26.629.690.371)	AUD
KRW	(302.434.738)	(2.371.088.344)	(204.722.173)	(1.630.612.108)	KRW
Mata uang asing lainnya*)	(5.299.069)	(48.051.955.565)	(1.765.248)	(15.871.347.543)	Other foreign currency *)
Utang lain-lain					Other Accounts Payable
USD	(15.592.681)	(141.394.430.458)	(85.949.741)	(385.833.004.264)	USD
EUR	(2.985.822)	(35.050.523.261)	(3.359.573)	(40.166.349.278)	EUR
Mata uang asing lainnya*)	(3.941.132)	(35.738.180.704)	56.234.889	506.245.749.373	Other foreign currency *)
Biaya masih harus dibayar					Accrued Expenses
USD	(80.899.348)	(733.595.284.538)	(86.629.842)	(778.888.905.017)	USD
EUR	(285.293)	(3.349.050.988)	(2.692.444)	(32.190.861.420)	EUR
JPY	(41.061.021)	(4.796.056.595)	(308.872.148)	(34.064.057.504)	JPY
SGD	(100.588)	(701.530.055)	(634.222)	(4.427.503.084)	SGD
AUD	(273.690)	(2.518.684.538)	(1.908.306)	(17.447.646.147)	AUD
MYR	(41.132)	(117.347.367)	(730.387)	(2.129.807.821)	MYR
Mata uang asing lainnya*)	(39.894.673)	(361.764.896.426)	(11.542.377)	(103.777.511.403)	Other foreign currency *)
Uang muka diterima					Advances received
USD	(5.734.199)	(51.997.720.216)	(2.658.877)	(23.905.962.657)	USD
JPY	(2.131.070)	(248.915.689)	(1.762.119)	(19.432.648.332)	JPY
SGD	(54.696)	(381.466.285)	(102.898)	(718.331.287)	SGD
AUD	(52.187)	(480.258.528)	(88.286)	(807.201.824)	AUD
MYR	(222.422)	(634.553.398)	(645.551)	(1.882.427.970)	MYR
Mata uang asing lainnya*)	(4.112.502)	(37.292.167.441)	(1.102.105)	(9.909.029.631)	Other foreign currency *)
Pinjaman jangka panjang					Long term loans
USD	(228.796.821)	(2.074.729.573.191)	(175.716.103)	(1.579.863.483.242)	USD
Liabilitas sewa pembiayaan					Lease liabilities
USD	(192.161.467)	(1.742.520.181.851)	(254.244.194)	(2.285.909.553.468)	USD
Provisi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat					Estimated liabilities for aircraft return and maintenance cost
USD	(55.428.337)	(502.624.164.269)	(63.957.452)	(575.041.454.765)	USD
Liabilitas tidak lancar lainnya					Other Non-current Liabilities
USD	(162.343)	(1.472.123.876)	(167.343)	(2.000.714.538)	USD
SGD	(230.679)	(1.608.828.224)	(205.679)	(599.728.237)	SGD
CNY	(6.700.000)	(9.642.372.000)	(5.000.000)	(6.788.025.000)	CNY
Mata uang asing lainnya*)	-	-	(222.524)	(2.000.714.538)	Other foreign currency *)
Jumlah Liabilitas		(6.205.619.290.657)		(6.205.264.826.685)	Total Liabilities
Liabilitas - bersih		(2.821.043.603.923)		(3.972.495.119.892)	Liabilities - net

*) Aset dan liabilitas dalam mata uang asing lainnya disajikan dalam jumlah setara USD, menggunakan kurs tanggal laporan posisi keuangan.

*) Assets and liabilities denominated in other foreign currencies are presented into its USD equivalent using the exchange rate prevailing at end of reporting date.

Pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010, kurs konversi yang digunakan Perusahaan dan entitas anak adalah:

The conversion rates used by the Company and its subsidiaries on December 31, 2011 and 2010 were as follows:

	31 Desember/ December 31, 2011	31 Desember/ December 31, 2010
	Rp	Rp
Mata uang asing/ *Foreign currency*		
USD 1	9.068	8.991
EURO 1	11.739	11.956
YEN 100	11.680	11.028
SGD 1	6.974	6.980
AUD 1	9.203	9.142
GBP 1	13.969	13.893

50. INFORMASI SEGMEN

Pada tahun sebelumnya, informasi segmen dilaporkan berdasarkan segmen operasi dan segmen geografi. Efektif tgl 1 Januari 2011, standar baru mewajibkan segmen operasi diidentifikasi berdasarkan informasi yang dikaji ulang oleh pengambil keputusan operasional yang digunakan untuk tujuan alokasi sumber daya dan menilai kinerja segmen tersebut.

Perusahaan dan entitas anak melaporkaan segmen-segmen berdasarkan PSAK 5 (revisi 2009) berdasarkan divisi-divisi operasi, sama dengan segmen operasi pada standar sebelumnya; yaitu operasi penerbangan dan Jasa pemeliharaan pesawat. Segmen operasi penerbangan menyediakan jasa penerbangan domestik dan internasional. Segmen pemeliharaan pesawat menyediakan jasa pemeliharaan pesawat baik itu milik Perusahaan dan umum. Segmen usaha yang secara individu tidak melebihi 10% dari pendapatan usaha perusahaan disajikan sebagai lain-lain.

50. SEGMENT INFORMATION

In prior years, the segment information reported was based on business and geographical segments. However, effective January 1, 2011, the new standard requires that operating segments be identified based on the information reviewed by the chief operating decision maker, which is used for the purpose of resources allocation and assessment of their operating segments performance.

The Company and its subsidiaries' reportable segments under PSAK 5 (revised 2009) are based on their operating divisions; which is similar to the business segment under the previous standard; namely flight operations and aircraft maintenance services. Flight operations segment provides domestic and international flight services. Aircraft maintenance segment provides aircraft maintenance services of both for the Company aircraft and others. Business segments that individually do not exceed 10% of the company's operating revenues are presented as others.

Pendapatan dan beban segmen meliputi transaksi antar segmen usaha.

Income and expenses include the inter segmen transaction.

	31 Desember 2011/ *December 31, 2011*					
	Operasi penerbangan/ *Flight operation*	Jasa pemeliharaan pesawat/ *Aircraft maintenance services*	Operasi lain-lain/ *Other operations*	Jumlah sebelum eliminasi/ *Total before elimination*	Eliminasi/ *Elimination*	Jumlah/ *Total*
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Hasil Segmen/ *Segment Result*						
Pendapatan Eksternal/ *External Revenue*						
Indonesia	19.393.104.881.043	462.673.479.899	1.192.126.459.386	21.047.904.820.328	-	21.047.904.820.328
Jepang/Japan, Korea dan /and China	3.039.401.981.430	-	-	3.039.401.981.430	-	3.039.401.981.430
Lain-lain/ *Others*	3.077.263.076.088	-	-	3.077.263.076.088	-	3.077.263.076.088
Pendapatan Antar Segmen/ *Intersegment Revenue*	26.672.715.057	1.167.118.474.087	962.963.849.532	2.156.755.038.676	(2.156.755.038.676)	-
Jumlah Pendapatan/ *Net Revenue*	25.536.442.653.618	1.629.791.953.986	2.155.090.308.918	29.321.324.916.522	(2.156.755.038.676)	27.164.569.877.846
Hasil Segmen/ *Segment Result*	801.011.682.050	101.494.687.859	113.377.120.172	1.015.883.490.081	(4.156.040.501)	1.011.727.449.580
Pendapatan (Beban) yang tidak dapat dialokasikan/ *Unallocated income (expenses)*						
Penghasilan bunga /*Interest income*						198.743.287.876
Bagian laba bersih asosiasi / *Equity in net income of associates*						14.564.921.236
Beban keuangan / *Finance cost*						(173.489.677.444)
Keuntungan (kerugian) selisih kurs mata uang asing - bersih / *Gain (loss) on foreign exchange - net*						48.967.691.140
Keuntungan (kerugian) *sale and lease back / Gain (loss) on sale and lease back*						(13.772.403.226)
Lain-lain - bersih / *Others - net*						(84.084.160.200)
Manfaat (beban) pajak / *Tax benefit (expense)*						(193.991.788.747)
Laba bersih tahun berjalan/*Net income for the year*						808.665.320.215
Total Pendapatan komprehensif lainnya/ *Total other comprehensive income*						50.130.034.242
Laba komprehensif tahun berjalan/ *Total* Comprehensive *Income for the year*						858.795.354.457
POSISI KEUANGAN/*FINANCIAL POSITION*						
Aset segmen/ *Segment assets*	17.367.374.100.542	1.380.606.176.933	2.272.882.925.009	21.020.863.202.484	(3.010.896.119.374)	18.009.967.083.110
Liabilitas segmen/ *Segment liabilities*	9.775.154.393.176	838.875.508.367	746.380.167.061	11.360.410.068.604	(957.576.499.334)	10.402.833.569.270
Penyusutan dan amortisasi segmen/ *Segment depreciation and amortization*	1.034.392.118.303	25.437.856.723	27.107.776.973	1.086.937.751.999	-	1.086.937.751.999

	31 Desember 2010/ *Decemrber 31, 2010*					
	Operasi penerbangan/ *Flight operation*	Jasa pemeliharaan pesawat/ *Aircraft maintenance services*	Operasi lain-lain/ *Other operations*	Jumlah sebelum eliminasi/ *Total before elimination*	Eliminasi/ *Elimination*	Jumlah/ *Total*
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Hasil Segmen/ *Segment Result*						
Pendapatan Eksternal/ *External Revenue*						
Indonesia	13.868.811.257.566	268.069.492.836	907.816.583.348	15.044.697.333.750		15.044.697.333.750
Jepang/*Japan*, Korea dan China	2.154.804.929.519	-	-	2.154.804.929.519		2.154.804.929.519
Lain-lain/ *Others*	2.334.829.217.235	-	-	2.334.829.217.235		2.334.829.217.235
Pendapatan Antar Segmen/ *Intersegment Revenue*	27.063.902.257	1.247.875.257.351	794.911.568.451	2.069.850.728.059	(2.069.850.728.059)	-
Jumlah Pendapatan/ *Net Revenue*	18.385.509.306.577	1.515.944.750.187	1.702.728.151.799	21.604.182.208.563	(2.069.850.728.059)	19.534.331.480.504
Hasil Segmen/ *Segment Result*	(184.039.654.290)	55.485.835.723	68.330.711.129	(60.223.107.438)	(6.936.244.266)	(67.159.351.704)
Pendapatan (Beban) yang tidak dapat dialokasikan/ *Unallocated income (expenses)*						
Penghasilan bunga/*Interest income*						58.233.652.511
Bagian laba bersih asosiasi/*Equity in net income of associates*						16.886.008.365
Beban keuangan/*Finance cost*						(165.247.491.059)
Keuntungan (kerugian) selisih kurs mata uang asing - bersih/*Gain (loss) on foreign exchange - net*						133.200.734.169
Keuntungan dari restrukturisasi utang/*Gain from debt restructuring*						225.044.156.621
Keuntungan (kerugian)/*Gain (loss) sale and lease back*						162.822.529.046
Lain-lain - bersih/*Others - net*						47.664.821.237
Manfaat pajak/*Tax benefit*						106.706.118.705
Laba bersih tahun berjalan/*Net income for the year*						518.151.177.891
Total Pendapatan komprehensif lainnya/ *Total other comprehensive income*						(295.323.072.445)
Laba komprehensif tahun berjalan/ *Total* Comprehensive *Income for the year*						222.828.105.446
POSISI KEUANGAN/*FINANCIAL POSITION*						
Aset segmen/ *Segment assets*	13.186.218.469.165	1.469.469.643.997	2.158.553.477.675	16.814.241.590.837	(3.148.223.669.658)	13.666.017.921.179
Liabilitas segmen/ *Segment liabilities*	9.845.829.901.895	982.695.439.595	775.654.084.564	11.604.179.426.054	(1.407.617.513.844)	10.196.561.912.210
Penyusutan dan amortisasi segmen/ *Segment depreciation and amortization*	1.551.948.594.251	16.516.755.720	79.486.455.388	1.647.951.805.359	-	1.647.951.805.359

51. REKLASIFIKASI AKUN

Beberapa akun dalam laporan keuangan konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 telah direklasifikasi agar sesuai dengan penyajian laporan keuangan konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 untuk tujuan perbandingan.

Akun-akun per 31 Desember 2010 dan 2009 yang telah direklasifikasi adalah sebagai berikut:

51. RECLASSIFICATION OF ACCOUNTS

Several accounts in consolidated financial statements for the year ended December 31, 2010 and 2009 have been reclassified in order to conform with the presentation of consolidated financial statements for the year ended December 31, 2011 for comparability purpose.

Accounts as of December 31, 2010 and 2009 that have been reclassified are as follows:

	2010		
	Sesudah reklasifikasi/ After *reclassification*	Sebelum reklasifikasi/Before *reclassification*	
	Rp	Rp	
Piutang usaha			Trade accounts receivable
Pihak-pihak berelasi	283.793.123.461	18.780.248.019	Related parties
Pihak ketiga	969.728.873.865	1.234.741.749.307	Third parties
Utang usaha			Trade accounts payable
Pihak-pihak berelasi	470.220.580.936	37.676.755.520	Related parties
Pihak ketiga	683.874.396.598	1.116.418.222.014	Third parties
Kepentingan non pengendali (dalam kelompok ekuitas)	12.194.313.088	-	Non controlling interest (part of equity)
Hak minoritas (diluar kelompok ekuitas)	-	12.194.313.088	Minority interest (out of equity)
Aset dalam pengembangan	12.428.821.845	-	Leasehold improvement
Beban tangguhan	-	12.428.821.845	Deferred charges
Uang jaminan ECA	93.442.560.000	-	Security deposit - ECA
Uang muka ECA	-	93.442.560.000	Advance payment - ECA

	2009		
	Sesudah reklasifikasi/ After *reclassification*	Sebelum reklasifikasi/Before *reclassification*	
	Rp	Rp	
Piutang usaha			Trade accounts receivable
Pihak-pihak berelasi	235.791.155.677	16.800.344.951	Related parties
Pihak ketiga	830.819.076.053	1.049.809.886.779	Third parties
Utang usaha			Trade accounts payable
Pihak-pihak berelasi	648.967.209.338	48.754.066.876	Related parties
Pihak ketiga	617.969.752.351	1.218.182.894.813	Third parties
Kepentingan non pengendali (dalam kelompok ekuitas)	6.952.682.208	-	Non controlling interest (part of equity)
Hak minoritas (diluar kelompok ekuitas)	-	6.952.682.208	Minority interest (out of equity)

52. PERISTIWA SETELAH PERIODE PELAPORAN

a. Berdasarkan akta No.23 tanggal 13 Januari 2012 dari Aryanti Artisari, S.H., M.Kn Notaris di Jakarta dinyatakan bahwa PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk ("Perusahaan") dan PT Aero Wisata menyetujui dan menerima: (i) penambahan penyertaan modal dalam PT Citilink Indonesia oleh Perusahaan yang akan dilakukan melalui penyetoran modal dalam bentuk tunai sebesar Rp 110.000.000.000; (ii) peningkatan modal ditempatkan dan modal disetor menjadi Rp 185.000.000.000; (iii) pengeluaran saham baru sebesar 110.000 lembar saham ditujukan kepada Perusahaan.

   Ditetapkan pula susunan pemegang saham PT Citilink Indonesia sebagai berikut:

   a. Perusahaan sebanyak 160.250 saham atau senilai Rp 160.250.000.000;

   b. PT Aero Wisata sebanyak 24.650 saham atau senilai Rp 24.750.000.000

   Akta No. 23 hanya mengakomodir perubahan modal PT Citilink Indonesia ("Citilink") melalui setoran tunai dari Garuda senilai Rp 110.000.000.000 dan belum termasuk setoran non-tunai berupa Inbreng 5 (lima) pesawat Garuda senilai Rp 246.710.000.000.

   Untuk setoran non-tunai berupa inbreng 5 pesawat milik Garuda sebagaimana dijelaskan dalam Akta No. 25 (Catatan 1e) belum dicantumkan dalam Akta 23 karena inbreng tersebut baru efektif menjadi setoran modal di Citilink setelah Surat Izin Usaha Perusahaan Penerbangan (SIUPP) dan AOC Citilink diterbitkan oleh Departemen Perhubungan.

   Setelah terbit SIUPP dan AOC akan dibuatkan Akta perubahan Anggaran Dasar Citilink kembali untuk mengakomodir setoran modal tersebut.

52. EVENTS AFTER THE REPORTING PERIOD

a. Based on Deed No. 23 dated January 13, 2012 of Aryanti Artisari, S.H., M.Kn notary in Jakarta, it was stated that PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk ("the Company") and PT Aero Wisata have approved and accepted: (i) capital contribution in cash by the Company in PT Citilink Indonesia amounting to Rp 110,000,000,000; (ii) increase in total capital stock amounting to Rp 185,000,000,000; (iii) and issuance of 110,000 new shares to the Company.

   It was also determined that the shareholders of PT Citilink Indonesia would consist of the following:

   a. The Company as much as 160,250 shares or Rp 160,250,000,000;

   b. PT Aero Wisata as much as 24,650 shares or Rp 24,750,000,000

   Deed No. 23 only accommodated the additional capital contribution in cash of Rp 110,000,000,000 and did not allow the non cash capital contribution of 5 (five) airplane valued at Rp 246,710,000,000.

   The non cash capital contribution in the form of 5 aircraft owned by Garuda ("inbreng") as stated in Deed No. 25 (Note 1e), are not yet stated in Deed No. 23, because the agreement ("inbreng") will become effective as capital contribution when the Airline Operator Licence and Citilink AOC are published.

   After the Airline Operator Licence and AOC are published, the change of Citilink articles of association will be made to accommodate those capital contributions.

b. Berdasarkan Rapat Umum Luar Biasa Pemegang Saham yang dinyatakan dalam akta No. 20 tanggal 6 Pebruari 2012 dari Aryanti Artisari, SH, Mkn, notaris di Jakarta, pemegang saham menyetujui antara lain:

- Mengangkat Nyonya Betti Setiastuti Alisjahbana sebagai Anggota Dewan Komisaris Independen
- Menetapkan Tuan Adi Rahman Adiwoso yang semula Dewan Komisaris Independen menjadi anggota Dewan Komisaris.

b. Based on Extraordinary Shareholders Meeting as stated in Deed No. 20 dated February 6, 2012 of Aryanti Artisari, SH, Mkn, notary in Jakarta, the shareholders agreed, among others:

- Appointed Mrs. Betti Setiastuti Alisjahbana as the member of the Board of Independent Commissioners.
- Assigned Mr. Adi Rahman Adiwoso, previously a member of the Board of Independent Commissioners, as a member of the Board of Commissioners.

53. KELANGSUNGAN USAHA PERUSAHAAN

Manajemen berkeyakinan bahwa strategi Perusahaan dapat memposisikan Perusahaan untuk mengkapitalisasi pertumbuhan yang berkelanjutan di pasar penerbangan Indonesia. Inisiatif-inisiatif kunci dari strategi Perusahaan adalah sebagai berikut:

1. Optimalisasi Layanan bisnis FSC untuk Mendukung Pertumbuhan Permintaan Pasar Domestik.
2. Secara Berkelanjutan Meningkatkan Bisnis Layanan FSC, Memperkuat dan Menambah Rute Internasional serta Brand.
3. Memperkuat brand Perusahaan di Pasar Internasional.
4. Pengembangan LCC untuk Memperoleh Segmentasi Pasar dengan Layanan FSC.
5. Memperbanyak Jumlah, Jenis, Menyederhanakan dan Meremajakan Armada Pesawat.
6. Meningkatkan Disiplin Biaya dan Manajemen Pendapatan Perusahaan.
7. Pengembangan Sumber Daya Manusia.

Untuk mendukung strategi perusahaan khususnya pengembangan *low cost carrier* (LCC), pada tanggal 3 Agustus 2011, Perusahaan melakukan pencanangan rencana bisnis dan pelaksanaan *brand refresh*, Citilink akan mengaplikasikan *new livery* pada seluruh armada pesawatnya.

Sejalan dengan hal tersebut, Perusahaan merencanakan untuk melakukan *spin off* SBU Citilink pada awal tahun 2012 menjadi entitas anak yang bergerak dalam jasa penerbangan dengan segmentasi LCC.

53. THE COMPANY'S GOING CONCERN

Management believes that their strategy can position the Company to capitalize on continued growth in the aviation market of Indonesia. Key initiatives of the Company's strategy are as follows:

1. FSC Business Service Optimization to Support Growth of Domestic Market Demand.
2. Improving Sustainable Business Services FSC, Strengthen and Add International Routes and Brand.
3. Strengthen our brand in the Company's International Market.
4. Development of LCC to Gain Market Segmentation by FSC Service.
5. Increase the number, type and Rejuvenate Simplify Aircraft Fleet.
6. Cost Discipline and Improve Revenue Management of the Company.
7. Human Resource Development.

To support the corporate strategy in particular the development of low cost carriers (LCC), on August 3, 2011, the Company made a business plan and the implementation of launching a refreshed brand, wherein Citilink will apply new livery on the entire fleet.

In line with this, the Company plan to spin off SBU Citilink in early 2012 to become a subsidiary engaged in aviation services with LCC segmentation.

54. TANGGUNG JAWAB MANAJEMEN DAN PERSETUJUAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN

Penyusunan dan penyajian wajar laporan keuangan konsolidasian dari halaman 3 sampai 120 merupakan tanggung jawab manejemen, dan telah disetujui oleh Direktur untuk diterbitkan pada tanggal 19 Maret 2012.

54. MANAGEMENT RESPONSIBILITY AND APPROVAL OF CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

The preparation and fair presentation of the consolidated financial statements on pages 3 to 120 were the responsibilities of the management, and were approved by the Directors and authorized for issue on March 19, 2012.

****

	31 Desember/*December 31,*		1 Januari/ *January* 1, 2010/ 31 Desember/ *December 31, 2009*)*	
	2011	2010*)		
	Rp	Rp	Rp	
ASET				**ASSETS**
ASET LANCAR				CURRENT ASSETS
Kas dan setara kas	3.270.164.322.095	825.475.091.218	1.225.662.346.709	Cash and cash equivalents
Piutang usaha				Trade receivables
Pihak-pihak berelasi	598.913.976.672	533.900.830.497	536.757.066.965	Related parties
Pihak ketiga - setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu sebesar Rp 234.345.820.287 per 31 Desember 2011; Rp 232.700.429.238 per 31 Desember 2010; dan Rp 217.532.545.591 per 1 Januari 2010/ 31 Desember 2009	888.340.063.323	728.143.117.687	683.778.784.397	Third parties - net of allowance for doubtful accounts of Rp 234,345,820,287 at December 31, 2011; Rp 232,700,429,238 at December 31, 2010; and Rp 217,532,545,591 at January 1, 2010/ December 31, 2009
Piutang lain-lain	49.454.975.673	85.742.910.322	20.105.117.479	Other receivables
Persediaan - bersih	74.012.037.881	77.196.235.954	114.471.384.171	Inventories - net
Uang muka dan biaya dibayar dimuka	529.104.031.917	716.442.798.425	810.136.079.268	Advances and prepaid expenses
Pajak dibayar dimuka	-	27.843.111.110	110.259.710.496	Prepaid taxes
Jumlah Aset Lancar	5.409.989.407.561	2.994.744.095.213	3.501.170.489.485	Total Current Assets
ASET TIDAK LANCAR				NON CURRENT ASSETS
Dana perawatan pesawat dan uang jaminan	3.019.493.925.025	2.084.859.083.052	1.889.961.084.254	Maintenance reserve fund and security deposits
Uang muka pembelian pesawat	2.062.555.516.943	1.068.426.233.113	1.791.135.962.976	Advances for purchase of aircraft
Investasi pada perusahaan asosiasi	691.976.634.232	578.404.518.971	567.739.566.525	Investments in asociates
Aset keuangan lain	46.225.366.813	69.252.883.112	69.252.883.112	Other financial assets
Aset pajak tangguhan	124.775.785.408	138.537.209.804	-	Deferred tax asset
Aset tetap - setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp 6.564.000.753.845 per 31 Desember 2011; Rp 6.902.240.130.746 per 31 Desember 2010; Rp 7.282.227.844.728 per 1 Januari 2010/ 31 Desember 2009	4.000.970.516.001	4.653.785.943.049	4.963.638.323.981	Property and equipment - net of accumulated depreciation of Rp 6,564,000,753,845 at December 31, 2011; Rp 6,902,240,130,746 at December 31, 2010; Rp 7,282,227,844,728 at January 1, 2010/ December 31, 2009
Properti investasi	165.217.600.000	167.510.240.470	170.529.091.579	Investment properties
Beban tangguhan - bersih	2.544.393.475	8.621.228.012	8.187.732.406	Deferred charges - net
Aset lain-lain - bersih	431.170.168.199	358.552.059.896	278.231.326.025	Other assets - net
Jumlah Aset Tidak Lancar	10.544.929.906.096	9.127.949.399.479	9.738.675.970.858	Total Non Current Assets
JUMLAH ASET	**15.954.919.313.657**	**12.122.693.494.692**	**13.239.846.460.343**	**TOTAL ASSETS**

*) Disajikan kembali dari metode ekuitas menjadi metode biaya perolehan sesuai PSAK 4 (revisi 2009) yang efektif 1 Januari 2011.

*) Restated from equity method to cost method to comply with PSAK 4 (revised 2009) which is effective starting on January 1, 2011.

	31 Desember/*December 31,*		1 Januari/ *January* 1, 2010/ 31 Desember/ *December 31, 2009*)*	
	2011	2010*)		
	Rp	Rp	Rp	
LIABILITAS				**LIABILITIES**
LIABILITAS JANGKA PENDEK				CURRENT LIABILITIES
Utang bank	-	97.692.837.252	-	Bank loans
Utang usaha				Trade accounts payable
Pihak-pihak berelasi	552.572.669.307	539.905.060.297	737.091.218.889	Related parties
Pihak ketiga	316.707.752.610	779.159.708.006	641.728.380.480	Third parties
Utang lain-lain	223.211.952.098	300.330.239.936	315.221.164.685	Other payables
Utang pajak	62.902.986.861	47.381.722.295	36.152.342.295	Taxes payable
Biaya masih harus dibayar	1.621.624.157.915	1.353.620.185.598	1.474.852.526.893	Accrued expenses
Pendapatan diterima dimuka	1.403.037.118.122	960.808.076.944	531.054.600.866	Unearned revenues
Uang muka diterima	78.759.881.575	47.181.292.520	46.323.322.592	Advances received
Liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun:				Current maturities of long term liabilities
Pinjaman jangka panjang	755.879.531.740	331.674.596.635	1.284.370.363.708	Long-term loans
Liabilitas sewa pembiayaan	494.681.115.140	542.952.462.691	850.525.703.696	Lease liabilities
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	262.406.132.770	364.800.997.421	395.366.505.884	Estimated liability for aircraft return and maintenance cost
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek	5.771.783.298.138	5.365.507.179.595	6.312.686.129.988	Total Current Liabilities
LIABILITAS JANGKA PANJANG				NON CURRENT LIABILITIES
Liabilitas jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun:				Non current maturities of long-term liabilities
Pinjaman jangka panjang	1.560.805.089.323	1.510.525.589.683	948.682.711.306	Long-term loans
Liabilitas sewa pembiayaan	1.247.839.066.710	1.742.957.090.777	2.366.768.202.502	Lease liabilities
Liabilitas estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	240.218.031.499	210.240.457.343	255.331.459.294	Estimated liability for aircraft return and maintenance cost
Liabilitas pajak tangguhan	-	-	238.900.626.681	Deferred tax liabilities
Liabilitas imbalan pasca kerja	991.966.011.920	1.029.338.363.530	970.842.555.495	Post-employment benefits obligation
Liabilitas tidak lancar lainnya	22.542.895.306	12.504.416.764	74.542.851.578	Other non current liabilities
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang	4.063.371.094.758	4.505.565.918.097	4.855.068.406.856	Total Non Current Liabilities
JUMLAH LIABILITAS	9.835.154.392.896	9.871.073.097.692	11.167.754.536.844	TOTAL LIABILITIES
EKUITAS				**EQUITY**
Modal saham -				Capital stock -
Nilai nominal Rp 500 saham masing-masing untuk saham seri A Dwiwarna dan saham seri B per 31 Desember 2011 dan 2010 dan Rp 1.000.000 per saham per 1 Januari 2010/ 31 Desember 2009				Rp 500 par value per share at December 31, 2011 and 2010 for Series A Dwiwarna share and Series B shares and Rp 1,000,000 par value per share at January 1, 2010/ December 31, 2009
Modal dasar - 1 saham seri A Dwiwarna dan 29.999.999.999 saham seri B per 31 Desember 2011 dan 2010 dan 15.000.000 saham per 1 Januari 2010/31 Desember 2009				Authorized - 1 of Series A Dwiwarna share and 29,999,999,999 Series B shares at December 31, 2011 and 2010 and 15,000,000 shares at January 1, 2010/December 31, 2009
Modal ditempatkan dan disetor - 1 saham Seri A Dwiwarna dan 22.640.995.999 saham Seri B per 31 Desember 2011 dan 18.240.995.999 saham Seri B tahun 2010 dan 9.120.498 saham per 1 Januari 2010/ 31 Desember 2009	11.320.498.000.000	9.120.498.000.000	9.120.498.000.000	Issued and paid-up capital - 1 Series A Dwiwarna shares and 22,640,995,999 Series B shares at December 31, 2011 and 18,240,995,999 shares series B in 2010 and 9,120,498 shares at January 1, 2010/ December 31, 2009
Tambahan modal disetor	995.422.474.047	8.402.079.001	8.402.079.001	Additional paid-in capital
Komponen ekuitas lainnya	709.412.556.048	764.893.381.906	1.153.388.118.726	Other component of equity
Opsi saham	19.740.236.981	-	-	Stock option
Defisit	(6.925.308.346.315)	(7.642.173.063.907)	(8.210.196.274.228)	Deficit
Jumlah ekuitas	6.119.764.920.761	2.251.620.397.000	2.072.091.923.499	Total equity
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS	**15.954.919.313.657**	**12.122.693.494.692**	**13.239.846.460.343**	**TOTAL LIABILITIES AND EQUITY**

*) Disajikan kembali dari metode ekuitas menjadi metode biaya perolehan sesuai PSAK 4 (revisi 2009) yang efektif 1 Januari 2011.

*) Restated from equity method to cost method to comply with PSAK 4 (revised 2009) which is effective starting on January 1, 2011.

	2011 Rp	2010 Rp	
PENDAPATAN USAHA			OPERATING REVENUES
Penerbangan berjadwal			Scheduled airline services
Penumpang	21.079.104.762.096	14.641.117.717.288	Passenger
Kargo	1.445.377.247.341	1.188.052.719.342	Cargo
Surat dan Dokumen	39.509.558.707	36.728.968.654	Mail and Documents
Kelebihan Bagasi	66.499.211.050	57.019.602.965	Excess Bagage
Penerbangan tidak berjadwal			Non-scheduled airline services
Haji	2.036.077.700.806	1.847.332.200.294	Hajj
Charter	141.843.868.020	166.420.399.215	Charter
Lainnya	728.030.305.609	448.837.698.820	Others
Jumlah Pendapatan Usaha	25.536.442.653.629	18.385.509.306.578	Total Operating Revenues
BEBAN USAHA			OPERATING EXPENSES
Operasional penerbangan	15.863.700.124.469	11.516.381.902.687	Flight operations
Tiket, penjualan dan promosi	1.998.371.866.774	1.502.948.109.018	Ticketing, sales and promotion
Pelayanan penumpang	2.056.499.507.978	1.507.517.819.656	Passenger services
Bandara	2.014.749.071.337	1.565.853.872.576	User charges and station
Administrasi dan umum	1.320.548.624.382	1.202.905.109.297	General and administrative
Pemeliharaan dan perbaikan	1.481.561.776.639	1.273.942.147.634	Maintenance and overhaul
Jumlah Beban Usaha	24.735.430.971.579	18.569.548.960.868	Total Operating Expenses
LABA (RUGI) USAHA	801.011.682.050	(184.039.654.290)	INCOME (LOSS) FROM OPERATIONS
Penghasilan bunga	195.506.099.996	41.944.199.520	Interest income
Keuntungan selisih kurs mata uang asing - bersih	42.770.409.140	148.242.291.923	Gain on foreign exchange - net
Pendapatan dividen	6.228.045.647	65.391.419.413	Dividend income
Keuntungan (kerugian) *sale and lease back*	(13.772.403.226)	162.822.529.046	Gain (loss) on sale and lease back
Beban keuangan	(155.879.851.081)	(138.051.175.892)	Finance cost
Keuntungan dari restrukturisasi hutang	-	225.044.156.621	Gain from debt restructuring
Pendapatan (beban) lain-lain - bersih	(89.970.920.856)	19.128.165.112	Others income (charges) - net
LABA SEBELUM PAJAK	785.893.061.670	340.481.931.453	PROFIT BEFORE TAX
MANFAAT (BEBAN) PAJAK			TAX BENEFIT (EXPENSE)
Pajak kini	(58.615.068.205)	-	Current tax
Pajak tangguhan	(35.583.328.561)	245.216.874.205	Deferred tax
Beban pajak sehubungan dengan SKP & SPT pembetulan	(25.966.634.500)	(110.555.634.184)	Tax expense related to tax assessment letter and revised tax annual return
Jumlah Manfaat (Beban) Pajak	(120.165.031.266)	134.661.240.021	Total Tax Benefit (Expense)
LABA BERSIH TAHUN BERJALAN	665.728.030.404	475.143.171.474	NET INCOME FOR THE YEAR
PENDAPATAN KOMPREHENSIF LAIN			OTHER COMPREHENSIVE INCOME
Penurunan revaluasi aset tetap - bersih setelah pajak	(17.128.310.460)	(318.613.157.685)	Loss on revaluation of property and equipment - net of tax
JUMLAH PENDAPATAN KOMPREHENSIF	648.599.719.944	156.530.013.789	TOTAL COMPREHENSIVE INCOME

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS
ENTITAS INDUK
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2011 DAN 2010

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) Tbk
SUPPLEMENTARY INFORMATION
STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY
THE PARENT COMPANY ONLY
FOR THE YEARS ENDED DECEMBER 31, 2011 AND 2010

	Modal saham/ *Capital stock*	Tambahan modal disetor/ *Additional paid-up capital*	Opsi saham/ *Stock Options*	Komponen ekuitas lainnya/ *Other component of equity*	Defisit/ *Deficit*	Jumlah ekuitas/ *Total equity*
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Saldo 1 Januari 2010 / *Balance as of January 1, 2010*	**9.120.498.000.000**	**8.402.079.001**	**-**	**1.153.388.118.726**	**(8.210.196.274.228)**	**2.072.091.923.499**
Surplus revaluasi dipindahkan ke defisit/*Revaluation surplus transferred to deficit*	-	-	-	(69.881.579.135)	92.880.038.847	22.998.459.712
Jumlah pendapatan komprehensif/ *Total comprehensive income*	-	-	-	(318.613.157.685)	475.143.171.474	156.530.013.789
Saldo 31 December 2010 / *Balance as of December 31, 2010*	**9.120.498.000.000**	**8.402.079.001**	**-**	**764.893.381.906**	**(7.642.173.063.907)**	**2.251.620.397.000**
Penerbitan saham baru melalui penawaran saham perdana/ *Issuance of new share through initial public offering*	2.200.000.000.000	1.100.000.000.000	-	-	-	3.300.000.000.000
Biaya emisi efek ekuitas/ *Stock issuance costs*	-	(112.979.604.954)	-	-	-	(112.979.604.954)
Opsi saham manajemen dan karyawan (MESOP) *Management and employee stock option (MESOP)*	-	-	19.740.236.981	-	-	19.740.236.981
Surplus (defisit) revaluasi dipindahkan ke defisit /*Revaluation surplus (deficit) transferred to deficit*	-	-	-	(38.352.515.398)	51.136.687.188	12.784.171.790
Jumlah pendapatan komprehensif/ *Total comprehensive income*	-	-	-	(17.128.310.460)	665.728.030.404	648.599.719.944
Saldo 31 December 2011 / *Balance as of December 31, 2011*	**11.320.498.000.000**	**995.422.474.047**	**19.740.236.981**	**709.412.556.048**	**(6.925.308.346.315)**	**6.119.764.920.761**

	31 Desember/ *December* 31, 2011 Rp	31 Desember/ *December* 31, 2010 Rp	
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI			CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES
Penerimaan kas dari pelanggan	25.440.266.483.923	18.450.462.665.400	Cash receipts from customers
Pengeluaran kas kepada pemasok	(21.035.870.974.421)	(14.843.652.023.106)	Cash paid to suppliers
Pengeluaran kas kepada karyawan	(2.602.755.633.690)	(2.050.764.897.017)	Cash paid to employees
Kas dihasilkan dari operasi	1.801.639.875.812	1.556.045.745.277	Cash generated from operations
Pembayaran bunga dan beban keuangan	(100.782.354.022)	(94.121.499.593)	Interest and financial charges paid
Pembayaran pajak penghasilan	(57.830.047.384)	(22.390.197.533)	Income taxes paid
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi	1.643.027.474.406	1.439.534.048.151	Net Cash Provided from Operating Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI			CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES
Penerimaan bunga	162.687.640.698	19.770.102.064	Interest received
Penerimaan dividen	29.270.604.977	42.361.413.541	Dividend received
Hasil penjualan aset tetap	154.015.336.271	22.479.032.900	Proceeds from sale of property and equipment
Hasil penjualan properti investasi	5.396.359.478	-	Proceeds from sale of investment properties
Hasil penjualan aset lain-lain	76.425.892.054	-	Proceeds from sale of other assets
Penerimaan pengembalian uang muka pembelian pesawat	121.717.715.279	1.093.954.595.645	Refund of advance payments for purchase of aircraft
Penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat	156.387.851.589	327.800.615.892	Receipts of aircraft maintenance reimbursements
Penerimaan uang jaminan	61.638.657.434	33.110.582.972	Receipts of security deposit
Pengeluaran untuk dana pemeliharaan pesawat	(1.189.990.236.718)	(1.529.179.948.877)	Payments for aircraft maintenance reserve fund
Uang muka pembelian pesawat	(1.098.932.688.572)	(449.178.334.807)	Advance payments for aircrafts
Uang muka perolehan aset tetap	(115.680.551.064)	(272.745.252.834)	Advance payments for fixed assets
Pengeluaran untuk perolehan aset pemeliharaan pesawat	(72.831.024.575)	(16.071.544.526)	Payments for aircraft maintenance asset
Pengeluaran untuk perolehan aset tetap	(191.610.612.971)	(101.596.710.678)	Acquisition of property and equipment
Pembayaran uang jaminan	(270.853.264.171)	(204.350.510.627)	Payments for security deposit
Pengeluaran untuk perolehan investasi	(110.000.000.000)	-	Investment in shares of stock
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi	(2.282.358.320.291)	(1.033.645.959.335)	Net Cash Used in Investing Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN			CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES
Penerimaan pinjaman jangka panjang	686.260.000.000	202.971.000.000	Proceeds of long-term loans
Penerimaan pinjaman jangka pendek	168.487.703.452	161.218.881.009	Proceeds of short-term loans
Hasil dari penawaran umum saham perdana, bersih	3.187.020.395.046	-	Proceeds from initial public offering of shares, net
Penerimaan pendanaan dari anak perusahaan	-	75.000.000.000	Proceeds of loan from subsidiary
Pembayaran pinjaman jangka panjang	(802.277.909.360)	(1.152.933.438.267)	Payments of long-term loans
Pembayaran pinjaman jangka pendek	(259.928.681.285)	(62.496.000.000)	Payments of short-term loans
Kenaikan kas yang dibatasi penggunaannya	(5.243.202.236)	-	Increase in restricted cash
Pembayaran untuk aktivitas pendanaan lainnya	-	(19.687.817.511)	Payments for other financing activities
Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan) untuk Aktivitas Pendanaan	2.974.318.305.617	(795.927.374.769)	Net Cash Provided from (Used in) Financing Activities
KENAIKAN (PENURUNAN) BERSIH KAS DAN SETARA KAS	2.334.987.459.732	(390.039.285.953)	NET INCREASE (DECREASE) IN CASH AND CASH EQUIVALENTS
KAS DAN SETARA KAS AWAL TAHUN	825.475.091.218	1.225.662.346.709	AT BEGINNING OF THE YEAR
Efek perubahan kurs mata uang asing	109.701.771.145	(10.147.969.538)	Effect of foreign exchange rate changes
KAS DAN SETARA KAS AKHIR TAHUN	3.270.164.322.095	825.475.091.218	AT END OF THE YEAR
INFORMASI TAMBAHAN:			SUPPLEMENTAL DISCLOSURES:
AKTIVITAS INVESTASI DAN PENDANAAN YANG TIDAK MEMPENGARUHI ARUS KAS			NONCASH INVESTING AND FINANCING ACTIVITIES
Kenaikan aset tetap melalui provisi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	120.604.545.865	152.976.124.245	Increase in fixed asset through provision for aircraft return and maintenance cost
Kenaikan (penurunan) uang muka pembelian pesawat	46.249.619.315	(77.933.469.027)	Increase (decrease) in advance payments for purchase of aircraft
Reklasifikasi uang muka pembelian pesawat ke aset tetap	29.335.308.778	-	Reclassified from advances for purchase of aircraft to property and equipment
Penurunan pajak dibayar dimuka karena SKP dan pembetulan SPT	(20.474.699.058)	(110.555.634.184)	Decrease in prepaid tax related to tax assessment letter and realised tax annual return
Penurunan aset tetap atas surplus revaluasi	(37.246.010.208)	(410.916.810.755)	Decrease in property and equipment due to revaluations surplus
Reklasifikasi aset tetap ke aset tidak lancar	-	75.463.737.646	Reclassified from property and equipment to non current assets

Data Perusahaan

Corporate Data

Tiada Kata Henti dalam Melayani

Never Ending Services

Menemukan kepuasan dalam kesempurnaan tugas adalah ungkapan komitmen seluruh insan Garuda dalam memberikan layanan prima. Konsisten dalam meningkatkan kualitas layanan dan kepuasan pelanggan, akan membawa Garuda ke jajaran terdepan maskapai penerbangan dunia.

Satisfaction in a job well done expresses the commitment of all employees of Garuda in providing excellent services. Consistent improvement in service quality for the satisfaction of customers will take Garuda to the forefront of the world's leading airlines.

Profil Dewan Komisaris

Board of Commissioners' Profile

1 **Hadiyanto**
Komisaris Utama
President Commissioner

2 **Abdulgani**
Komisaris Independen
Independent Commissioner

3 **Adi Rahman Adiwoso**
Komisaris Independen
Independent Commissioner

4 **Sahala Lumban Gaol**
Komisaris
Commissioner

5 **Wendy Aritenang**
Komisaris
Commissioner

1

Hadiyanto
Komisaris Utama
President Commissioner

Menjabat sebagai Komisaris Utama sejak 4 Juni 2007. Selain itu beliau juga menjabat sebagai Direktur Jenderal Kekayaan Negara di Kementerian Keuangan, Dewan Direktur LPEI, dan Komisaris PT Tuban Petro. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Dewan Pengawas BLU Pusat Pengelolaan Komplek Gelora Bung Karno, Komisaris Utama pada Bank Ekspor Indonesia, Komisaris PT Bahana Pembiayaan Usaha Indonesia, Komisaris Bank BTPN, Komisaris Tugu Re, Kepala Biro Hukum Setjen Depkeu, Alternate Executive Director World Bank di Washington DC, Dewan Pengawas Perum Perhutani, Kepala Biro Hukum dan Humas-Depkeu.

Hadiyanto lahir di Ciamis pada tanggal 10 Oktober 1962, lulus sebagai Sarjana Hukum dari Universitas Padjadjaran, Bandung. Memperoleh sertifikat International Tax Program dari Harvard University, Amerika Serikat dan meraih gelar LLM dari Harvard University Law School, Amerika Serikat tahun 1993.

Appointed as President Commissioner since June 4, 2007. He is also active as Director General of State Assets at the Department of Finance, member of the Board of Directors of LPEI, and Commissioner of PT Tuban Petro. Previously, Supervisory Board of BLU Central Management of Gelora Bung Karno Compound, President Commissioner of Bank Ekspor Indonesia, Commissioner of PT Bahana Pembiayaan Usaha Indonesia, Commissioner of Bank BTPN, Commissioner of Tugu Re, member of Supervisory Board of Perum Perhutani, Head of Legal Division – Ministry of Finance, Alternate Executive Director of World Bank in Washington DC, Head of Legal and Public Relations Division – Ministry of Finance.

Hadiyanto was born in Ciamis on October 10, 1962, graduated with a Bachelor of Law from Universitas Padjadjaran. He obtained a certificate of International Tax Program from Harvard University, USA and received an LLM from Harvard University Law School, USA in 1993.

2

Abdulgani
Komisaris Independen
Independent Commissioner

Menjabat sebagai Komisaris Independen Perseroan sejak 15 Nopember 2010. Selain itu beliau juga menjabat sebagai Komisaris Utama PT Mahaka Media. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Komisaris Perseroan sejak 2007, Komisaris Utama Perseroan sejak tahun 2005, dan menjadi Direktur Utama Perseroan sejak 1998 sampai 2002. Beliau juga pernah menjabat sebagai Sekretaris Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara, Presiden Komisaris Bank Bukopin, Direktur Utama Bank Duta, serta anggota Direksi The Asean Finance Corporation di Singapura.

Abdulgani lahir di Bukittinggi pada tanggal 14 Maret 1943, meraih gelar Sarjana Ekonomi dari Universitas Indonesia tahun 1968, gelar Master in Economics dari University of Colorado di Boulder, Amerika Serikat di tahun 1998, dan gelar Doktor dari Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta pada tahun 2010.

Appointed as Independent Commissioner since November 15, 2010. He is also President Commissioner of PT Mahaka Media. Previously, served as Commissioner of the Company since 2007, President Commissioner of the Company since 2005, and President Director since of the Company from 1998 to 2002. He has also served as Secretary of the Minister of the State Owned Enterprises, President Commissioner of Bank Bukopin, President Director of Bank Duta, and member of the Board of Directors of the Asean Finance Corporation in Singapore.

Abdulgani was born in Bukittinggi on March 14, 1943, obtained his degree in Economics from Universitas Indonesia in 1968 and his Master degree in Economics from the University of Colorado at Boulder, USA in 1998 and Doctorate degree from Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta in 2010.

5

Wendy Aritenang
Komisaris
Commissioner

Menjabat sebagai Komisaris sejak tahun 4 Juni 2007. Saat ini beliau juga menjabat sebagai Staf Ahli Menteri Perhubungan. Sebelumnya menjabat sebagai Dirjen Perkeretaapian, Sekretaris Jendral Departemen Perhubungan, Deputi Menteri Riset dan Teknologi, Komisaris PT PLN Batam, Komisaris PT Adyatirta Batam, Deputi Ketua Otorita Batam, Kepala Biro Perencanaan - BPP Teknologi.

Wendy Aritenang lahir di Jakarta pada tanggal 15 Desember 1954, meraih gelar Sarjana Teknik Sipil dari Institut Teknologi Bandung (ITB) tahun 1979, dan memperoleh gelar Master of Science & Diploma di tahun 1986 dan gelar Doktor (PhD) di tahun 1989 dari University of London at Imperial College of Science & Technology dalam bidang Structural Engineering.

3

Adi Rahman Adiwoso
Komisaris Independen
Independent Commissioner

Menjabat sebagai Komisaris Independen sejak 29 April 2011. Saat ini beliau juga menjabat sebagai Komisaris PT Dirgantara Indonesia, Komisaris PT Perusahaan Pengelola Aset, serta merupakan Presiden Direktur PT Pasifik Satelit Nusantara. Sebelumnya Adi Rahman Adiwoso menjabat sebagai Komisaris Perseroan sejak 2007, dan Eksekutif di berbagai perusahaan dalam dan luar negeri.

Adi Rahman Adiwoso lahir di Yogyakarta pada tanggal 26 Juli 1953, meraih gelar Bachelor of Science (BSc) di bidang Aeronautics and Astronautics Engineering dari Purdue University, Amerika Serikat. Lalu gelar Master of Science diraihnya dari California Institute of Technology, Amerika Serikat, untuk bidang yang sama.

Appointed as Independent Commissioner since April 29, 2011. Concurrently he is also Commissioner of PT Dirgantara Indonesia, Commissioner of PT Perusahaan Pengelola Aset, President Director of PT Pasifik Satelit Nusantara. Previously, he is appointed as Commissioner since 2007 and Executive in various domestic company and abroad.

Adi Rahman Adiwoso was born in Yogyakarta on July 26, 1953, obtained a Bachelor of Science (BSc) in Aeronautical and Astronautical Engineering from Purdue University, USA and received a Master of Science from California Institute of Technology, USA in the same field.

4

Sahala Lumban Gaol
Komisaris
Commissioner

Menjabat sebagai Komisaris sejak 4 Juni 2007. Saat ini beliau juga menjabat sebagai Staf Ahli Bidang Kebijakan Publik di Kementerian BUMN, Komisaris Utama PT Perusahaan Pengelola Aset (Persero), dan Komisaris Tugu Insurance. Beliau pernah menjabat sebagai Deputi Bidang Usaha Pertambangan, Industri Strategis, Energi dan Telekomunikasi Kementerian BUMN, Deputi Menteri Koordinator Perekonomian Bidang Koordinasi Ekonomi Makro dan Keuangan, Komisaris Utama PT Geo Dipa Energi, Komisaris PT Petrokimia Gresik, Komisaris PT PGN (Tbk), Ketua Kelompok Kerja Satu Dewan Komisaris Pertamina (DKPP), menjabat sebagai Alternate Governor OPEC Fund.

Lahir di Sibolga pada tanggal 7 Juli 1952, meraih gelar Sarjana Peternakan dari Institut Pertanian Bogor (IPB), Bogor tahun 1977, dan menyelesaikan studi Master of Economics dari University of Illinois, Amerika Serikat tahun 1988, dan memperoleh gelar Doctor of Philosophy in Economy dengan spesialisasi dibidang Keuangan dan Moneter, Ekonomi Internasional, dan Ekonometrik dari Iowa State University, Amerika Serikat di tahun 1994.

Appointed as Commissioner since June 4, 2007. Concurrently, he is also an Expert Staff in Public Policy at the Ministry of State Owned Enterprises, President Commissioner of PT Perusahaan Pengelola Aset (Persero) and Commissioner of Tugu Insurance. Previously, he was Deputy in Mining, Strategic Industry, Energy and Telecommunication of the Ministry of State Owned Enterprises, Deputy of Coordinating Minister of Macro Economy & Finance, President Commissioner of PT Geo Dipa Energi, Commissioner of PT Petrokimia Gresik, Commissioner of PT PGN (Tbk), Chairman of Task Force One in the Board of Pertamina (DKPP), Alternate Governor of OPEC Fund.

Sahala Lumban Gaol was born in Sibolga on July 7, 1952, graduated with a Bachelor of Husbandry from Bogor Institute of Agriculture, completed his Masters studies in Economy from the University of Illinois, USA in 1988 and received a Doctor of Philosophy in Economy with specializations in Economics, Finance, Monetary Economics, International Economics and Econometrics from Iowa State University, USA in 1994.

Appointed as Commissioner since June 4, 2007. Currently, he holds a position as Advisor to the Ministry of Transportation. Previously, he was a Secretary General of Ministry of Transportation, Directorate General of Rail Transportation, Deputy Minister of Research and Technology in Utilization and Socialization of Sciences and Technology, Commissioner of PT PLN Batam, Commissioner of PT Aditirta Batam, Deputy of Administration & Planning of Batam Authority, Head of Planning Division - BPP Teknologi.

Wendy Aritenang was born in Jakarta on December 15, 1954, earned a Bachelor of Civil Engineering at the Institut Teknologi Bandung in 1979. Master of Science & Diploma (DIC) degree in 1986 and Doctorate in 1989 from the University of London at Imperial College of Science & Technology for Structure (Civil Engineering).

Profil Direksi

Board of Directors' Profile

1 **Emirsyah Satar**
Direktur Utama
President & CEO

2 **Achirina**
Direktur Strategi, Pengembangan Bisnis & Manajemen Risiko
EVP Strategy, Business Development & Risk Management

3 **Agus Priyanto**
Direktur Niaga
EVP Commercial

4 **Ari Sapari**
Direktur Operasi
EVP Operations

5 **Elisa Lumbantoruan**
Direktur Keuangan
EVP Finance

6 **Hadinoto Soedigno**
Direktur Teknik & Pengelolaan Armada
EVP Maintenance & Fleet Management

Profil Direksi
Board of Directors' Profile

1 **Emirsyah Satar**
Direktur Utama
President & CEO

Menjabat sebagai Direktur Utama sejak 16 Maret 2005. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Wakil Direktur Utama Bank Danamon, Direktur Keuangan Perseroan, CEO/Managing Director Niaga Finance di Hong Kong, CEO/Managing Director PT Niaga Leasing Corporation di Jakarta, Presiden Direktur/CEO PT Niaga Factoring Corporation di Jakarta, General Manager-Corporate Finance Jan Darmadi Group, Assistant VP Corporate Banking Group Citibank NA, Auditor untuk Coopers & Lybrand Audit Firm. Saat ini, beliau juga menjabat sebagai Presiden Indonesia National Air Carriers Association (INACA), dan Wakil Ketua Umum Kamar Dagang dan Industri (KADIN) Indonesia Bidang Hubungan Kerjasama Ekonomi Internasional, Anggota Board of Governors the International Air Transport Association (IATA) dan Anggota Executive Committee Association of Asia Pacific Airlines (AAPA).

Pada tahun 2011 Emirsyah Satar meraih beberapa penghargaan antara lain, CRACKERSHIP AWARD, INDONESIA HUMAN CAPITAL STUDY 2011 (IHCS) "The Best CEO Commitment For Human Capital Management", 20 INDONESIA MOST ADMIRED CEO 2011 dari Warta Ekonomi

Emirsyah Satar lahir di Jakarta 28 Juni 1959, meraih gelar Sarjana Ekonomi di bidang Akuntansi dari Universitas Indonesia dan menyelesaikan program Diploma di Sorbonne University, Paris.

Appointed as President & CEO since March 16, 2005. Previously, served as Vice President Director of Bank Danamon, EVP Finance of the Company, CEO/Managing Director of Niaga Finance in Hong Kong, CEO/Managing Director of PT Niaga Leasing Corporation in Jakarta, President Director/CEO of PT Niaga Factoring Corporation in Jakarta, General Manager-Corporate Finance of Jan Darmadi Group, Assistant VP Corporate Banking Group of Citibank NA, Auditor for Coopers & Lybrand Audit Firm. Concurrently, he is also serves as President of Indonesia National Air Carriers Association (INACA) and Vice Chairman, Indonesia Chamber of Commerce and Industry for International Economic Cooperation, member of the International Air Transport Association (IATA) Board of Governors and member of the Executive Committee Association of Asia Pacific Airlines (AAPA)

In 2011, Emirsyah Satar received a number of recognitions, among others, the Crakership Award, Indonesia Human Capital Study 2011 (IHCS) "The Best CEO Commitment for Human Capital Management", 20 Indonesia Most Admired CEO 2011 from Warta Ekonomi magazine.

Emirsyah Satar was born in Jakarta on June 28, 1959, holds a degree in Accounting from Universitas Indonesia and accomplished diploma programs at Sorbonne University in Paris.

2

Achirina
Direktur Strategi, Pengembangan Bisnis & Manajemen Risiko
EVP Strategy, Business Development & Risk Management

Menjabat sebagai Direktur Strategi, Pengembangan Bisnis & Manajemen Risiko sejak 1 Februari tahun 2011. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Direktur SDM dan Umum, VP Business Support, VP Controlling, Kepala Dinas Akuntansi Keuangan, Kepala Dinas Revenue and Financial Accounting, anggota Tim Revitalisasi Pemasaran, Kepala Sub Dinas Konsolidasi Laporan Keuangan.

Achirina lahir di Bandung 17 Desember 1957, meraih gelar Sarjana Ekonomi di bidang Akuntansi dari Universitas Padjadjaran, Bandung.

Appointed as EVP Strategy, Business Development and Risk Management since February 1, 2011. Previously served as EVP Human Capital and General Affairs, VP Business Support, VP Controlling, Head of Financial Accounting, Head of Revenue and Financial Accounting, Member of the Marketing Revitalization team, Head of Section for Consolidated Financial Report.

Achirina was born in Bandung on December 17, 1957, earned her Economic degree in Accounting from Universitas Padjadjaran, Bandung.

3

Agus Priyanto
Direktur Niaga
EVP Commercial

Menjabat sebagai Direktur Niaga sejak 16 Maret 2005. Sepanjang karirnya di Garuda Indonesia, beliau telah menduduki berbagai jabatan, termasuk sebagai General Manager untuk Spanyol, Italia, Austria dan Jerman, VP Revenue Management, General Manager untuk Australia, General Manager untuk Swiss, General Manager untuk Brunei Darussalam dan General Manager untuk Skandinavia dan Finlandia.

Agus Priyanto lahir di Lubuk Pakam 15 Agustus 1958, meraih gelar Sarjana Ekonomi dari Universitas Jenderal Sudirman, Purwokerto. Beliau juga telah mengikuti berbagai kursus dan pelatihan yang diselenggarakan oleh institusi yang terkait dengan penerbangan baik di dalam maupun di luar negeri, termasuk beberapa pelatihan manajemen di Amerika Serikat.

Appointed as EVP Commercial since March 16, 2005. Throughout his career in Garuda Indonesia, he had held various positions, including as General Manager for Spain, Italy, Austria and Germany, VP Revenue Management, General Manager for Australia, General Manager for Switzerland, General Manager for Brunei Darussalam and General Manager for Scandinavia & Finland.

Agus Priyanto was born in Lubuk Pakam on August 15, 1958, earned his degree in Economics from Universitas Jenderal Sudirman, Puwokerto. He attended various trainings and courses held by institutions related to aviation in Indonesia and abroad, including a variety of management trainings in the USA.

Profil Direksi
Board of Directors' Profile

4 **Ari Sapari**
Direktur Operasi
EVP Operations

Menjabat sebagai Direktur Operasi sejak 31 Oktober 2007. Telah menduduki berbagai jabatan sepanjang karir beliau di Garuda Indonesia, termasuk sebagai Presiden Asosiasi Pilot Garuda juga sebagai Kapten Pilot Airbus 330, Kepala Seksi Line Operations DC-10, Route Check Pilot DC-10, Instruktur Simulator DC-10, Route Instructor DC-10. Line Operations Manager DC-10 WIP (President) Pilot serta Instruktur dan Government Check Pilot.

Ari Sapari lahir di Semarang 29 September 1955, meraih Diploma dari Institut Teknologi Nasional, Bandung pada tahun 1975 dan meraih lisensi Penerbangan Komersial dari Oxford Air Training School, Inggris pada tahun 1977.

Appointed as EVP Operations since October 31, 2007. Has held various positions throughout his career in Garuda Indonesia, including as President of the Association of Garuda Pilots, Pilot Captain of Airbus 330, Section Head of Line Operations DC-10, Route Check Pilot DC-10, Simulator Instructor DC-10, Route Instructor DC-10, Line Operations Manager DC-10. Manager of WIP (Presidential) DC-10 Pilot, and Instructor and Government Check Pilot.

Ari Sapari was born in Semarang on September 29, 1955, earned his Diploma Degree from Institut Teknologi Nasional, Bandung in 1975 and received Commercial Pilot licence from Oxford Air Training School, England in 1977.

5 **Elisa Lumbantoruan**
Direktur Keuangan
EVP Finance

Menjabat sebagai Direktur Keuangan sejak 6 Desember 2010. Sebelumnya pernah menjabat sebagai Direktur Strategi & Teknologi Informasi Perseroan, Direktur Utama PT Hewlett Packard Indonesia, Direktur PT Hewlett Packard Financial Services, Direktur Regional Hewlett Packard South East Asia Ltd. Direktur Pemasaran PT Compaq Computer Indonesia, Direktur Pemasaran PT Digital Astra Nusantara, Country Alliances Manager Oracle Systems Asia Tenggara Pte. Ltd, Sales Unit Manager PT Digital Astra Nusantara, Sales Manager PT Cipta Arta Graha Informasi dan Account Manager PT Astra Graphia.

Elisa Lumbantoruan lahir di Siborongborong 19 Juli 1960, meraih gelar sarjana di bidang Matematika dari Institut Teknologi Bandung.

Appointed as EVP Finance since December 6, 2010. Previously served as EVP Strategy and Information Technology of the Company. Previous to that, he served as President Director of PT Hewlett Packard Indonesia, Director of PT Hewlett Packard Financial Services, Director of Regional Hewlett Packard South East Asia Ltd. Marketing Director of PT Compaq Computer Indonesia, Marketing Director of PT Digital Astra Nusantara, Country Alliances Manager Oracle Systems Asia Tenggara Pte. Ltd, Sales Unit Manager of PT Digital Astra Nusantara, Sales Manager of PT Cipta Arta Graha Informasi and Account Manager of PT Astra Graphia.

Elisa Lumbantoruan was born in Siborongborong on July 19, 1960, obtained his Bachelor degree in Mathematics from Institut Teknologi Bandung.

6

Hadinoto Soedigno
Direktur Teknik & Pengelolaan Armada
EVP Maintenance & Fleet Management

Menjabat sebagai Direktur Teknik & Pengelolaan Armada sejak 1 Februari 2011. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Direktur Utama PT Garuda Maintenance Facility AeroAsia (GMFAA) dan terlibat sejak pendiriannya, dengan berbagai jabatan, antara lain sebagai Direktur, Executive Vice President dan Kepala Strategic Business Unit GMF. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Vice President di Workshop Division Garuda Indonesia. Sebelum bergabung dengan Garuda Indonesia, beliau berpengalaman sebagai pimpinan beberapa proyek konstruksi bidang minyak dan gas.

Hadinoto Soedigno lahir di Yogyakarta 5 Januari 1952, lulus dari Institut Teknologi Bandung jurusan Teknik Mesin lalu meraih gelar Magister Manajemen dari Universitas Indonesia.

Appointed as EVP Maintenance & Fleet Management since February 1, 2011. Previously, served as President & CEO of PT Garuda Maintenance Facility AeroAsia (GMFAA) and involved since its establishment in a variety of positions, including as Director, Executive Vice President and Head of Strategic Business Unit of GMF. Previously, also served as Vice President at Workshop Division of Garuda Indonesia. Prior to joining Garuda Indonesia, he has experiences as Head of Construction Projects in the oil and gas sector.

Hadinoto Soedigno was born in Yogyakarta on January 5, 1952, graduated from Institut Teknologi Bandung with a degree in Mechanical Engineering and earned a degree in Magister Management from Universitas Indonesia.

Profil Komite-Komite
Committees' Profile

Komite Audit
Audit Committee

Abdulgani
Ketua
Chairman

Profil lengkap dapat dilihat pada bagian Profil Dewan Komisaris.
Complete profile is presented in the Board of Commissioners' section

Adi Rahman Adiwoso
Anggota
Member

Profil lengkap dapat dilihat pada bagian Profil Dewan Komisaris.
Complete profile is presented in the Board of Commissioners section

Adi Dharmanto
Anggota
Member

Menjadi anggota Komite Audit sejak 1 Mei 2009. Saat ini beliau juga bekerja di PT Nura Kapital dan bertanggung jawab atas Business Development, Corporate Restructuring, Equity Financing & Project Financing.

Adi Dharmanto lahir 30 September 1962, meraih gelar Sarjana dari Fakultas Teknik Sipil, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya (ITS) tahun 1987 dan Institut Pendidikan & Pengembangan Manajemen (IPPM) bidang Manajemen Keuangan tahun 1990.

Appointed as member of the Audit Committee since May 1, 2009. Presently, he works for PT Nura Kapital and is responsible for Business Development, Corporate Restructuring, Equity Financing & Project Financing.

Adi Dharmanto was born on September 30, 1962, obtained a degree in Civil Engineering from Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya (ITS) in 1987 and Institut Pendidikan & Pengembangan Manajemen (IPPM) in Financial Management in 1990.

Endang Mudiman
Anggota
Member

Menjadi anggota Komite Audit sejak 1 Oktober 2010. Saat ini beliau juga menjabat sebagai Group Head of Finance, Accounting and Tax, PT Perusahaan Pengelola Aset (Persero). Sebelumnya beliau bekerja di Indonesian Bank Restructuring Agency (IBRA) Jakarta, Team Leader for Special Audit di BLBI, Ketua Tim Audit di BPKP, Junior Auditor di Unit Internal Audit PT Garuda Indonesia, Junior Auditor Badan Operasi Tertib Pusat.

Endang Mudiman lahir 28 April 1963, meraih gelar Sarjana Akuntansi dari STAN, tahun 2009 melanjutkan pendidikan Magister Management di Institut Bisnis Nusantara.

Appointed as member of the Audit Committee since October 1, 2010. Currently, he is a Group Head of Finance, Accounting and Tax of PT Perusahaan Pengelola Aset (Persero). Previously, work for Indonesian Bank Restructuring Agency (IBRA) Jakarta, Team Leader for Special Audit at BLBI, Head of Audit Team at BPKP, Junior Auditor at Unit Internal Audit of PT Garuda Indonesia, Junior Auditor of Badan Operasi Tertib Pusat.

Endang Mudiman was born on April 28, 1963, obtained an Accounting degree from STAN, in 2009, Magister Management at Institut Bisnis Nusantara.

Komite Kebijakan Corporate Governance
Corporate Governance Policy Committee

Wendy Aritenang
Ketua
Chairman

Profil lengkap dapat dilihat pada bagian Profil Dewan Komisaris.
Complete profile is presented in the Board of Commissioners section

G. Suprayitno
Anggota
Member

Menjadi anggota Komite Kebijakan Corporate Governance sejak November 2008. Beliau saat ini menjabat sebagai Konsultan Klinik GCG Kadin, Sekretaris Eksekutif Penyelenggaraan Program DPPK, Anggota Komite Remunerasi dan Nominasi, serta Komite Manajemen Risiko PT Semen Baturaja. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Ketua Tim konsultan Pengembangan SDM PT IGLAS, Ketua Tim Pembentukan Sistem Manajemen SDM Akademik dan Non Akademik berbasis Kompetensi dan Kinerja ITB, Anggota Tim konsultan PT PLN, Anggota Tim konsultan PT Indonesia Power.

G. Suprayitno lahir 14 Februari 1956, meraih gelar Sarjana Mekanisasi Pertanian dari IPB; Magister Manajemen dari Sekolah Tinggi Manajemen Labora; Doktor Teknik dan Manajemen Industri dari Institut Teknologi Bandung (ITB).

Appointed as member of the Corporate Governance Policy Committee since November 2008. Presently he is a consultant for the GCG Clinic at the Indonesian Chamber of Commerce and Industry (Kadin), Executive Secretary of DPPK Program Implementation, and a member of the Remuneration and Nomination Committee and Risk Management Committee of PT Semen Baturaja. Previously he served as the consulting Team Head for HR Development at PT IGLAS, Head of the Development Team for competency and performance based Academic and Non-Academic HR Management System at ITB, and a member of the consulting team at PT Indonesia Power.

G. Suprayitno was born on February 14, 1956, obtained his Bachelor's degree in Agriculture Mechanization from IPB, Magister in Management from Labora Management School, and Doctorate in Technical and Industry Management from ITB.

Profil Komite-Komite

Committees' Profile

Komite Kebijakan Risiko

Risk Policy Committee

Sahala Lumban Gaol
Ketua
Chairman

Profil lengkap dapat dilihat pada bagian Profil Dewan Komisaris.
Complete profile is presented in the Board of Commissioners section

Asril Fitri Syamas
Anggota
Member

Asril Fitri Syamas, telah menjadi anggota Komite Kebijakan Risiko sejak November 2008. Beliau saat ini menjabat sebagai Researcher on Directorate of Industrial Infrastructure, Deputy for Industrial Analysis, BPPT; Board of Director/Chairman of Board of Director IPTN North America Inc. Seattle, AS. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Chief of Team Selection, Monitoring, Evaluation of Research Program in Deputy of Industrial Technology and Engineering Development, Komisaris PT IPTN, Komisaris/Presiden Komisaris PT Nusantara System International; Senior Executive Vice President (Director of Finance) PT IPTN.

Asril Fitri Syamas lahir 30 April 1957, meraih gelar Sarjana Teknik Elektro dari Universitas Indonesia, Master di bidang Technological Economics dari University of Stirling, Inggris. Tahun 2009, memperoleh Sertifikat Profesional Manajemen Risiko dari Lembaga Sertifikasi Profesi Manajemen Risiko dan menjadi Ketua Asosiasi Inkubator Bisnis Indonesia (AIBI).

Appointed as member of the Risk Policy Committee since 2008. Presently he is a Researcher at the Directorate of Industrial Infrastructure, Deputy for Industrial Analysis, BPPT; Chairman/Board of Directors for IPTN North America Inc. Seattle, USA. Previously he was the Chief of Team Selection, Monitoring and Evaluation for the Research Program in Industrial Technology and Engineering Development; Commissioner of PT IPTN; Commissioner/President Commissioner of PT Nusantara System International, Senior Executive Vice President (Director of Finance) of PT IPTN.

Asril Fitri Syamas was born on April 30, 1957, obtained his Bachelor's degree in Electrical Engineering from the University of Indonesia and Master degree in Technological Economics from University of Stirling, United Kingdom. In 2009, he received Certified Risk Management Professional from Lembaga Sertifikasi Profesi Manajemen Risiko and become Chairman of Inkubator Bisnis Indonesia (AIBI) Association.

Lily Rosilawaty Sihombing
Anggota
Member

Menjadi anggota Komite Kebijakan Risiko sejak November 2008. Saat ini beliau juga menjadi anggota Komunitas Manajemen Risiko pada PRiMA dan LSPMR. Sebelumnya Lily Rosilawaty Sihombing menjabat sebagai Deputy Senior Manager PT Perusahaan Pengelola Aset (PPA), Seconded dari PPA pada Sekretariat untuk Menteri Keuangan Republik Indonesia, bekerja di Badan Penyehatan Perbankan Nasional (BPPN) dan Operations Group ASPAC Bank.

Lily Rosilawaty Sihombing lahir 6 Februari 1971, meraih gelar Sarjana Akuntansi dari Universitas YAI tahun 1997, Master in Business Administration dari La Trobe University, Melbourne tahun 1999. Memperoleh Sertifikat Profesional Manajemen Risiko dari Lembaga Sertifikasi Profesi Manajemen Risiko (LSPMR) pada tahun 2010.

Appointed as member of the Risk Policy Committee since November 2008. Presently she is member of Risk Management Community at PRiMA and LSPMR. Previously, she is a Deputy Senior Manager of PT Perusahaan Pengelola Aset (PPA), Seconded from PPA to the Secretariat for the Indonesian Minister of Finance; work for IBRA and Operations Group of ASPAC Bank.

Lily Rosilawaty Sihombing was born on February 6, 1971, obtained a Bachelor's degree in Accounting from YAI University in 1991, MBA degree from La Trobe University, Melbourne in 1999. Received Professional Risk Management Certificate from Lembaga Sertifikasi Profesi Manajemen Risiko (LSPMR) in 2010.

Komite Nominasi & Remunerasi
Nomination & Remuneration Committee

Hadiyanto
Ketua
Chairman

Profil lengkap dapat dilihat pada bagian Profil Dewan Komisaris.
Complete profile is presented in the Board of Commissioners section

Adi Rahman Adiwoso
Anggota
Member

Menggantikan Abdulgani, per April 2011.
Profil lengkap dapat dilihat pada bagian Profil Dewan Komisaris.
Replacing Abdulgani as of April 2011
Complete profile is presented in the Board of Commissioners section

Profil Internal Audit, Sekretaris Perusahaan, dan Komunikasi Perusahaan

Internal Audit, Corporate Secretary , and Corporate Communications Profile

Internal Audit

Sri Mulyati
Vice President Internal Audit

Menjabat sebagai VP Internal Audit sejak Mei 2000. Sebelumnya, beliau merintis karir di Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan sejak tahun 1984, dengan posisi terakhir sebagai Kepala Seksi Pengawasan Kontraktor Minyak Asing.

Sri Mulyati lahir 2 Juni 1956. Meraih gelar Sarjana di bidang Ekonomi Akuntansi dari Universitas Airlangga, Surabaya, tahun1982.

Appointed as VP Internal Audit since May 2000. Her previous career was with the State Financial and Development Supervision Agency since 1984, with her last position as Head of Section, Foreign Oil Contractor Supervision.

Sri Mulyati was born on June 2, 1956. Obtained a Bachelor degree in Economics, majoring in Accountancy, from Universitas Airlangga, Surabaya, in 1982.

Sekretaris Perusahaan
Corporate Secretary

Ike Andriani
Vice President Corporate Secretary

Menjabat sebagai VP Corporate Secretary sejak Oktober 2009. Sebelumnya, beliau bekerja di PT XL Axiata Tbk (dahulu PT Exelcomindo Pratama Tbk) sejak tahun 2005 dengan posisi terakhir sebagai Corporate Secretary dan Kepala Divisi Hukum & Manajemen Tata Kelola.

Ike Andriani lahir 9 Juli 1971. Meraih gelar Sarjana di bidang Hukum dari Universitas Katolik Parahyangan, Bandung, tahun 1994.

Appointed as VP Corporate Secretary since October 2009. Prior to this, she worked with PT XL Axiata Tbk (formerly PT Exelcomindo Pratama Tbk) since 2005, with her last position as Corporate Secretary and Head of Legal & Governance Management Division.

Ike Andriani was born on July 9, 1971. Obtained a Bachelor degree in Law from Universitas Katolik Parahyangan, Bandung, in 1994.

Komunikasi Perusahaan
Corporate Communications

Pujobroto
Vice President Corporate Communications

Menjabat sebagai VP Corporate Communications sejak tahun 2009. Sebelumnya, beliau menjabat VP Corporate Secretary sejak tahun 2007, dan berbagai posisi lain di Garuda Indonesia. Karir sebelumnya adalah di Indo PR, konsultan public relations.

Pujobroto lahir 12 September 1958. Meraih gelar Sarjana di bidang Ilmu Sosial dan Politik dari Universitas Indonesia, tahun 1987, dan kemudian gelar Master di bidang Public Relations dari Pittsburgh University, AS.

Appointed as VP Corporate Communications since 2009. He was previously VP Corporate Secretary since 2007, and served in a number of other positions with Garuda Indonesia. Prior to this, he had a career with Indo PR, a public relations consultant company.

Pujobroto was born on September 12, 1958. Obtained a Bachelor degree in Social and Political Sciences from Universitas Indonesia, in 1987, and subsequently a Master degree in Public Relations from Pittsburgh University, USA.

Pejabat Senior

Key Personnel

M. Arif Wibowo
Sr. GM Area Western Indonesia

Heriyanto AP
VP Human Capital Management

Novijanto Herupratomo
VP Corporate Quality, Safety & Environment Management

Pujobroto
VP Corporate Communications

Ike Andriani
VP Corporate Secretary

Sri Mulyati
VP Internal Audit

Rajendra Kartawiria
VP CEO Office

Muhammad Nur
VP Corporate Security

Prijastono Purwanto
VP Service Planning & Development

Grace Purukan
VP Passenger Service

Nicodemus P Lampe
VP Customer Loyalty

Tenten Wardaya
VP Network Management

Vera Yunita
Acting VP Marketing

Devi Yanti
VP Revenue Management

Adrian Azhar
VP Fleet Acquisition

Elisabeth Enny K
VP Fleet Management

Batara Silaban
VP Aircraft Maintenance Management

Sakib Nasution
VP Airworthiness Management

Suhasril Samad
VP Flight Operation

Triyanto Moeharsono
VP Ground Operations

Pejabat Senior

Key Personnel

Puji Nur Handayani
VP Operation Support

Hady Syahrean
VP Hajj

Esther Refina Siahaan
VP Financial Analysis

Albert Burhan
VP Treasury Management

Insan Nurcahyo
VP Financial Accounting, EPM Implementasi SAP untuk Garuda Group

Friatma Mahmud
VP Investor Relation

Boedi Soeharto
VP Business Support & General Affairs

M. Fajar Siddik
VP Learning & Development

Setijo Awibowo
VP Strategic Management Office

Rini Purwandari
VP Enterprise Risk Management

Ari Suryanta
VP IT Strategy

dr. Nurina Hidayati
VP SBU Garuda Sentra Medika

Con Korfiatis
VP SBU Citilink

Ryanto Adi Winarso
VP SBU Garuda Cargo

Suranto
Sr. GM Area Eastern Indonesia

Risnandi
Sr. GM Area Asia

Faik Fahmi
Sr. GM Area Japan, Korea, China

Bagus Y. Siregar
Sr. GM Area South West Pacific

Joseph Adrian Saul
Sr. GM E-Commerce

A. Prasetyadi
EPM VVIP Management

Pejabat Senior

Key Personnel

Iskandar Basro
EPM Dedicated Terminal

Andi Rivai
EPM Duri Kosambi
Land Asset Utilization

Lucky Luksmono
EPM Pilot Resources
Procurement

A Wahjudo
EPM Aircraft Delivery

Budiyanto
EPM Office Building Renovation

M. Ikhsan
EPM Cost Effectiveness

Afriadi
EPM Migration Passenger
Service System (PSS) Release
HP/EDS R.15 Upgrade

Joni Gusmali A. S.
PM Integrated Cargo IT Systems
Implementation

KANTOR CABANG DOMESTIK
Domestic Branches

1	GM Ambon	Hendra Soemarno
2	GM Ampenan	Sudarmadi
3	GM Balikpapan	Setya Budhi
4	GM Banjarmasin	Nandung Wijaya
5	GM Banda Aceh	Dwi Khrisbiantoro
6	GM Bandung	Dwi Hendratno
7	GM Batam	Cemerlang
8	GM Biak	Andreas Firdaus
9	GM Denpasar	Triatmodjo
10	GM Gorontalo	Dian Ediono
11	GM Jakarta Raya	M. Arif Wibowo
12	GM Jambi	Henny Nurcahyani
13	GM Jayapura	Supriyono
14	GM Kendari	Boydike Kussudiarso
15	GM Kupang	Micky Arfandi A. S.
16	GM Makassar	Rismondari
17	GM Malang	Agung Prabowo
18	GM Manado	Piktor Sitohang
19	GM Medan	Muchwendi
20	GM Padang	Deddy Irawan
21	GM Palangkaraya	Agus Dewanta
22	GM Palembang	Ryanto Winarso
23	GM Palu	M. Yunus
24	GM Pangkal Pinang	Dasep Suanda
25	GM Pekan Baru	Suyatno
26	GM Pontianak	Ohoiwotun Wilhemus
27	GM Semarang	Rosyinah
28	GM Solo	Syamsudin
29	GM Surabaya	Suranto
30	GM Tanjung Karang	Yosef Indrayadi
31	GM Ternate	Wahyudi Kresna
32	GM Timika	Nano Setiawan
33	GM Yogyakarta	Muhammad Anshori
34	SM Station & Services Soekarno-Hatta	Sunaryo

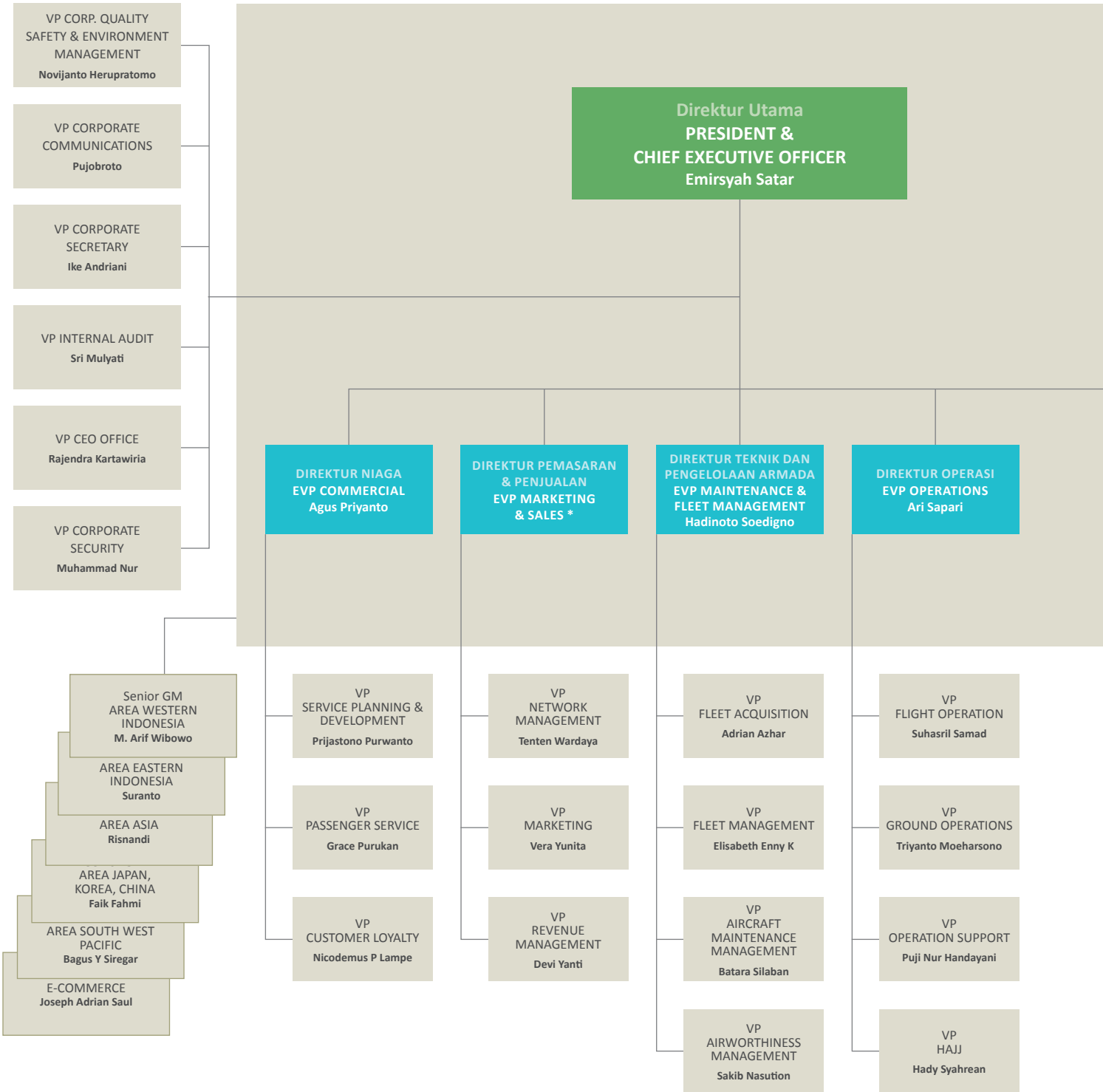
KANTOR CABANG INTERNASIONAL
International Branches

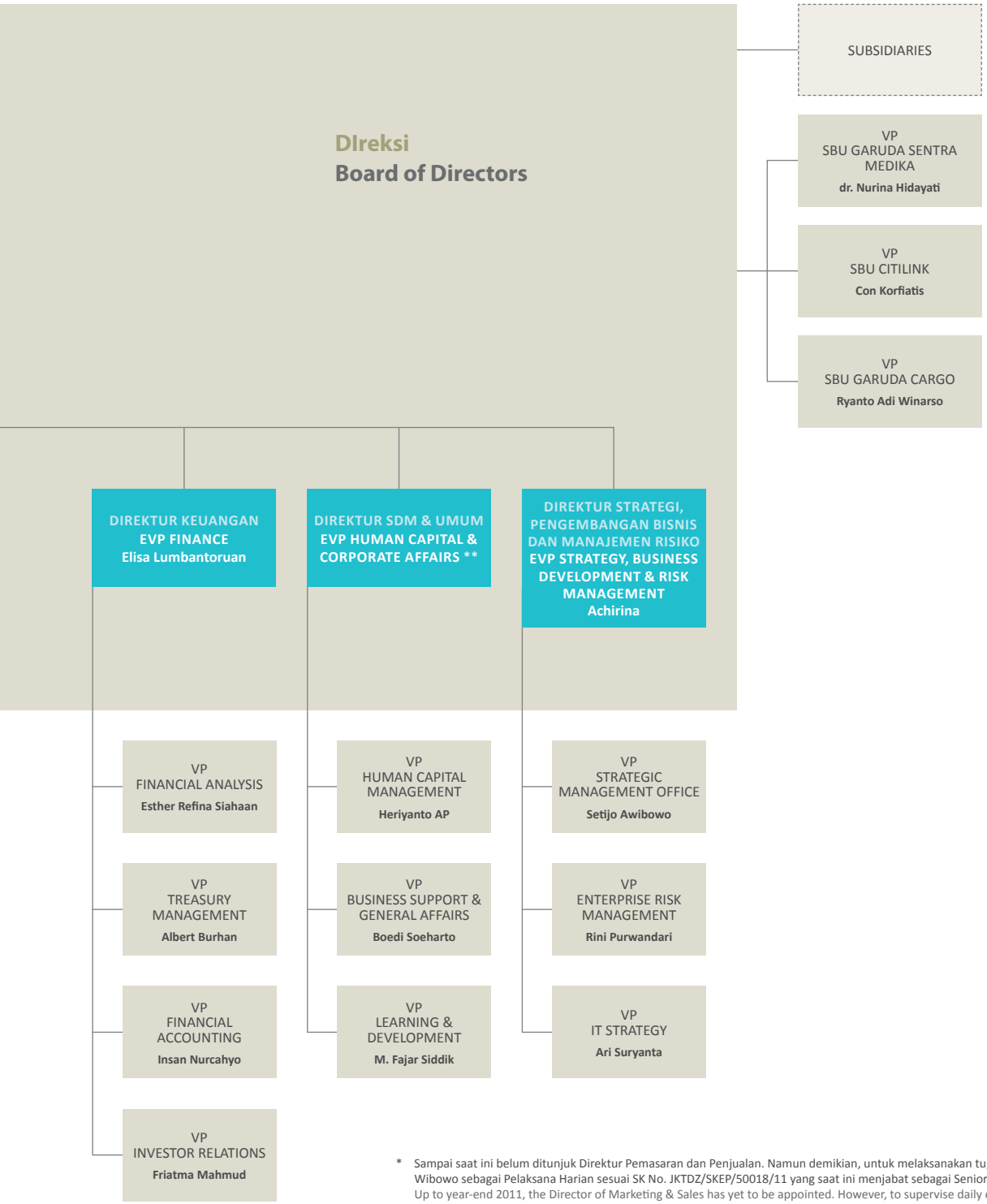
1	GM Amsterdam	Kokoh P. Ritonga
2	GM Bangkok	I Wayan Subagia
3	GM Beijing	Asa Perkasa
4	GM Guangzhou	Dharmawan Yuliardi
5	GM Hongkong	Riza Perdana Kusuma
6	GM Jeddah	Fikdanel Taufik
7	GM Kuala Lumpur	Erwin Suharja
8	GM Melbourne	Bobby Rosyandi
9	GM Osaka	Jubi Prasetyo
10	GM Perth	Ronald P. L. Tobing
11	GM Seoul	Dewa Kadek Rai
12	GM Singapore	Risnandi
13	GM Shanghai	Sentot Mujiono
14	GM Sydney	Bagus Y. Siregar
15	GM Tokyo	Faik Fahmi

VP : Vice President
Sr. GM : Senior General Manager
EPM : Executive Project Manager
PM : Project Manager
GM : General Manager
SBU : Strategic Business Unit
SM : Senior Manager

Struktur Organisasi

Organizational Structure





* Sampai saat ini belum ditunjuk Direktur Pemasaran dan Penjualan. Namun demikian, untuk melaksanakan tugas harian telah ditunjuk M. Arif Wibowo sebagai Pelaksana Harian sesuai SK No. JKTDZ/SKEP/50018/11 yang saat ini menjabat sebagai Senior GM Area Western Indonesia.
Up to year-end 2011, the Director of Marketing & Sales has yet to be appointed. However, to supervise daily operations of the directorate, M. Arif Wibowo, currently Senior GM Area Western Indonesia, was appointed as Acting EVP by Decree of Director No. JKTDZ/SKEP/50018/11.

** Sampai saat ini belum ditunjuk Direktur SDM & Umum. Namun demikian, untuk melaksanakan tugas harian telah ditunjuk Heriyanto AP sebagai Pelaksana Harian sesuai SK No. JKTDZ/SKEP/50019/11 yang saat ini menjabat sebagai VP Human Capital Management.
Up to year-end 2011, the Director of Human Capital & Corporate Affairs has yet to be appointed. However, to supervise daily operations of the directorate, Heriyanto AP, currently VP Human Capital Management, was appointed as Acting EVP by Decree of Director No. JKTDZ/SKEP/50018/11.

Perkembangan Armada

Fleet History

DC 3 Dakota

Dioperasikan pada tahun 1949.
First operated in 1949.

DH-HERON

Dioperasikan pada tahun 1950-1956.
Operated in 1950-1956.

CV-340

Dioperasikan pada tahun 1950-1966.
Operated in 1950-1966.

CV-440

Dioperasikan pada tahun 1956-1966.
Operated in 1956-1966.

Lockheed L-118 Electra

Dioperasikan pada tahun 1961.
First operated in 1961.

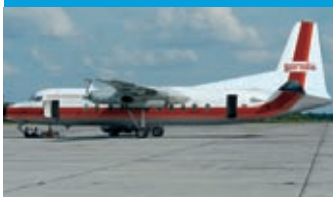
Convair 990 A

Dioperasikan pada tahun 1963.
First operated in 1963.

DC 8

Dioperasikan pada tahun 1965.
First operated in 1965.

Fokker 27



Dioperasikan pada tahun 1969.
First operated in 1969.

Fokker 28

Dioperasikan pada tahun 1971-2001.
Operated in 1971-2001.

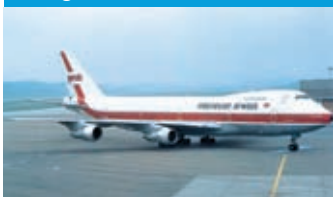
DC 9

Dioperasikan pada tahun 1969-1989.
Operated in 1969-1989.

DC 10

Dioperasikan pada tahun 1976-2004.
Operated in 1976-2004.

Boeing 747-200



Dioperasikan pada tahun 1980-2000.
Operated in 1980-2000.

Airbus A300-B4

Dioperasikan pada tahun 1982-2000.
Operated in 1982-2000.

Boeing 737-300/400/500

Dioperasikan pada tahun 1989-sekarang.
Operated in 1989-present.

MD 11

Dioperasikan pada tahun 1991-1998.
Operated in 1991-1998.

Boeing 747-400

Dioperasikan pada tahun 1994-sekarang.
Operated in 1994-present.

Airbus A330-300

Dioperasikan pada tahun 1996-sekarang.
Operated in 1996-present.

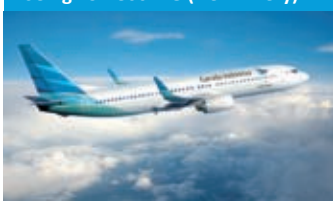
Boeing 737-800-NG

Dioperasikan pada tahun 2005-sekarang.
Operated in 2005-present.

Airbus A330-200

Dioperasikan pada tahun 2009-sekarang.
Operated in 2009-present.

Boeing 737-800-NG (New Livery)



Dioperasikan pada tahun 2009-sekarang.
Operated in 2009-present.

Armada

Fleet

BOEING 747-400

Jumlah Number: 3 Pesawat Aircraft
Mesin Engine: GE CF6-80C2B1F
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 990 kph
Jangkauan Range: 14.180 km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 42* + 386** = 428
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 16

AIRBUS A330-300

Jumlah Number: 6 Pesawat Aircraft
Mesin Engine: RR Trent 768
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 880 kph
Jangkauan Range: 7.242 km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 42* + 215** = 257
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 12

AIRBUS A330-200

Jumlah Number: 7 Pesawat Aircraft
Mesin Engine: Trent 700
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 880 kph
Jangkauan Range: 12.500 km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 36* + 186** = 222
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 12

BOEING 737-800 NG

Jumlah Number: 51 Pesawat Aircraft
Mesin Engine: CFM56-7 B
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 853 kph
Jangkauan Range: 5.425 km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 12* + 150**
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 6

BOEING 737-400

Jumlah Number: 2 Pesawat Aircraft
Mesin Engine: CFM56-3C1
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 840 kph
Jangkauan Range: 3.515 km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 14* or 16* + 120** = 134 or 136
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 5

BOEING 737-300

Jumlah Number: 10 Pesawat Aircraft
Mesin Engine: CFM56-3C1
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 840 kph
Jangkauan Range: 3.515 km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 16* + 94** = 110
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 5

BOEING 737-500

Jumlah Number: 5 Pesawat Aircraft
Mesin Engine: CFM56-3C1
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 840 kph
Jangkauan Range: 3.515 km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 12* + 84** = 96
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 5

AIRBUS 320-200 CITILINK

Jumlah Number: 3 Pesawat Aircraft
Mesin Engine: IAE-V2527
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 820 kph
Jangkauan Range: 5.050 km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 180**
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 4

* Kelas Eksekutif Executive Class
** Kelas Ekonomi Economy Class

Alamat Kantor Cabang

Branch Office

		Phone	Facsimile
AUSTRALIA			
Darwin	9-11 Cavenagh Street	1 300 365330	(61-8) 89815408
Melbourne	Level 1, 30 Collins Street Melbourne VIC 3000	(61-3) 8663 0222, 8663 0297	(61-3) 9650 1731
Perth	Ground Floor 16 St Georges Terrace Perth 6000 , Western Australia	1300 365 331	(61-8) 9221 2005
Sydney	Level 6, 55 Hunter Street Sydney NSW 2000 GPO Box 3836 Sydney NSW 2001	(61-2) 9334 9902	(61-2) 9221 3305
CHINA			
Beijing	RM 209-210, 2F China Life Tower, 16 Chaowai Avenue – Chaoyang Distric Beijing 100020 China	(86-10) 8525 3339	(86-10) 8525 3770
Guangzhou	Room 1101-1102, Asia International Hotel No.326, Section 1, Huanshidong Road Guangzhou 510060, People's Republic of China	(86-20) 6120 6555/6777	(86-20) 6120 6333
Shanghai	Unit G-H, 17 Floor Huamin Empire Plaza No.726 Yan'an Road (West) Shanghai 200050, People's Republic of China	(86-21) 5239 1000 ext.188/189	(86-21) 52398123
HONG KONG			
Hong Kong	68 yee wo street, Causeway Bay Hong Kong	(85-2) 28400000	(85-2) 28014819
INDONESIA			
* **Ampenan**			
Branch Office	Jl. Majapahit No. 2 Ampenan NTB	(62-370) 649100; (62-370) 649999; (62-370) 638259; (62-370) 642303	(62-370) 637951
Ticketing Office	Jl. Majapahit No. 2 Ampenan NTB	(62-370) 638259	
Sales Office Airport	Bandara International Lombok, Jl RayaTana Awu, Praya Lombok Tengah	(62-370) 6157200	
* **Ambon**			
Branch Office	Jl. Pattimura No. 5, Ambon 97127	(62-911) 355798	(62-911) 355797
Ticketing Office	The Orchid Hotel, Lt Dasar, Jl. Raya Pattimura No. 5 Ambon, 97127	(62-911) 355796; (62-911) 355517	(62-911) 355797
* **Balikpapan**			
Branch Office	Jl. Jend. Sudirman, Balikpapan Permai, Blok H-1 No. 23-24 Balikpapan 76114	(62-542) 422300, 422301	(62-542) 734891
Ticketing Office Airport	Sepinggan International Airport Jl. Marsma R. Iswahyudi Balikpapan 76115	(62-542) 766844, 766886 Ext. 852	(62-542) 764361
Sales Office Samarinda	Jl. S. Parman Kompleks Mall Lembuswana Blok C No. 10 Samarinda	(62-541) 747200, 739800	(62-541) 747500
* **Banda Aceh**			
Branch Office	Jl Teuku Imum Lueng Bata No. 78 Banda Aceh	(62-651) 33666	(62-651) 31666
Ticketing Office	Jl Teuku Imum Lueng Bata No. 78 Banda Aceh	(62-651) 33666	(62-651) 31666
Sales Office Airport	Bandara Sultan Iskandar Muda	(62-651) 21419	(62-651) 33639

		Phone	Facsimile
* **Bandung**			
Branch Office	Gd. Annex, Graha Bumiputera, Jl. Asia Afrika No. 141-149	(62-22) 4209468/4217747 (62-22) 73944610	(62-22) 4209467
Ticketing Office	Gd Annex Graha Bumi Putera, Jl. Asia - Afrika No. 141-149 Bandung	(62-22) 4209468; (62-22) 4217747	(62-22) 4209467
Sales Office Airport	Bandara Husein Sastranegara, Jl Pajajaran No 156 Bandung	(62-22) 6047182	(62-22)6046509
Sales Office Grand Tryas Cirebon	Hotel Grand Tryas, Jl. Tentara Pelajar No. 103-107	(62-231) 238811	(62-231) 238812
* **Banjarmasin**			
Branch Office	Jl. Hasanuddin HM No 31	(62-511) 3366747; 3366787	(62-511) 3359063
Ticketing Office	Jl. Hasanuddin HM No 31	(62-511) 3366747	(62-511) 3359063
Sales Office	Airport Bandara Syamsuddin Noor	(62-511) 4705277 Ext. 610	(62-511) 4706115
* **Batam**			
Branch Office	i-hotel Jl. Teuku Umar, Bukit Nagoya	(62-778) 6000737	(62-778) 452515
Ticketing Office	I-Hotel, Jl Teuku Umar, Bukit Nagoya	(62-778) 6000737 ext110 - 112	(62-778)452515
Sales Office Airport	Hang Nadim International Airport	(62-778) 761502	(62-778) 761600
* **Biak**			
Branch Office	Jl. Jend. Sudirman No. 3, Biak 98112	(62-981) 25737 / 25747	(62-981) 25777
Ticketing Office	Jl. Jend. Sudirman No. 3, Biak 98112	(62-981) 25737/ 25747	
Sales Office Airport	Bandara Frans Kaisiepo, Jl. Muh. Yamin No. 2 Biak - Papua	(62-981) 25767	
* **Bogor**	Botani Square, Jl. Pajajaran 32	(62-251) 8324259	(62-251) 8356737
* **Denpasar**			
	Jl. Sugianyar No 5, Denpasar	(62-361) 225320/ 254747	(62-361) 226298
	Sanur Beach Hotel, level 2, Jl. Danau Tamblingan, Sanur	(62-361) 288011 Ext 1789	(62-361) 287915
	Kuta Paradiso Hotel, level 1, Jln Kartika Plaza, Kuta	(62-361) 761414 Ext 7807	(62-361) 751179
	Bali Collection Nusa Dua Bali	(62-361) 770747	(62-361) 770174
Branch Office	Jl. Sugianyar No. 5, Denpasar	(62-361) 232400	(62-361) 232700
Ticketing Office	Jl. Sugianyar No. 5, Denpasar	(62-361) 225320; (62-361) 254747	(62-361) 226298
Sales Office Airport	Terminal keberangkatan Domestic, Ngurah Rai Airport Denpasar	(62-361) 9351011 ext 5216	(62-361) 9359764
Sales Office Kuta Paradiso	Kuta paradiso Hotel, Lt. 1, Jl. Kartika Plaza, Kuta	(62-361) 761414 ext 7807	(62-361) 751179
Service Center Nusa Dua	Bali Collection Nusa Dua bali	(62-361) 770747	(62-361) 770174
Sales Office Sanur Beach	Sanur Beach Hotel, Lt. 2, Jl. Danau Tamblingan, Sanur	(62-361) 288011 ext 1789	(62-361) 287915
Sales Office Ubud			
* **Gorontalo**			
Branch Office	Gorontalo Business Park, Jl. Sultan Botutihe Blok A-9, Gorontalo 96112	(62-435) 830444	(62-435) 826444
Ticketing Office	Gorontalo Business Park, Jl. Sultan Botutihe Blok A-9, Gorontalo 96112	(62-435) 830444	(62-435) 826444
Sales Office Airport	Airport Office, Djalaluddin Airport Terminal, Gorontalo 96251	(62-435) 890333	(62-435) 890333

Alamat Kantor Cabang

Branch Office

		Phone	Facsimile
* **Jakarta**	Jl. Gunung Sahari Raya No. 52	(62-21) 4223721	(62-21) 4226722
	Gedung Kementrian BUMN,		
	Jl. Medan Merdeka Selatan No. 13	(62-21) 2310082	(62-21) 2311696
	Intiland Tower, Jl. Jendral Sudirman Kav.32	(62-21) 2512288	(62-21) 2512236
	Graha Rekso Building, Ground Floor,	(62-21) 45856233	(62-21) 45856232
	Jl. Boulevard Artha Gading Kav.A1, Kelapa Gading		
	Hotel Horison, Jl. Raya Kali Malang, Bekasi	(62-21) 8866928	(62-21) 8866929
	Menara Bidakara, Jl. Jend. Gatot Subroto, Kav.70-73 Pancoran	(62-21) 83700820	(62-21) 83700823
	Darmawangsa Square, The City Walk,		
	Ground Floor, Blok 57, Jl. Darmawangsa VI & IX No.54 Kebayoran Baru	(62-21) 72788364	(62-21) 72788317
	Puskopal Mabes AL, Jl. Raya Hankam Cilangkap	(62-21) 8723899	(62-21) 8712686
	Emporium Pluit Mall No. UG-36 dan UG-37,		
	Jl. Pluit Selatan Raya,	(62-21) 66676642/43	(62-21) 66676 664
	Puri Indah Mall, Lantai Dasar Unit KC.10,		
	Jl. Puri Agung	(62-21) 5822711/48/50	(62-21) 5822748
	SPBU Pertamina, Jl. HR. Rasuna Said Kav. X2/2, Kuningan Timur	(62-21) 52922188	(62-21) 52922188
	Bandara Halim Perdana Kusuma Lt. 1		
	Departure & Arrival Terminal	(62-21) 80885208	(62-21) 80885215
	Senayan City, Lt. 2, Jl Asia Afrika Lot 19	(62-21) 29241000	(62-21) 72782161
Branch Office JKT	Panin Tower (Senayan City) Lt.7, Jl Asia Afrika Lot 19, Jakarta 10270	(62-21) 29242020	(62-21) 72790586
Sales Office Mersel	Gd Kementrian Negara BUMN, Jl. Merdeka Selatan No. 13, Jakarta 10110	(62-21) 2310082	(62-21) 2311679
Sales Office Dharmala Sakti	Intiland Tower, Jl. Jend. Sudirman Kav. 32, Jakarta 10220	(62-21) 2512288	(62-21) 2512236
Sales Office Kelapa Gading	Graha Rekso Building, Ground Floor, Jl. Boulevard Artha Gading Kav. A1, Sentra Bisnis, Artha Gading, Jakarta Utara 14240	(62-21) 45856233	(62-21) 45826232
Sales Office Horison Bekasi	Hotel Horison, Jl. KH. Nur Ali, Bekasi 17148	(62-21) 8866928	(62-21) 8866929
Sales Office Dharmawangsa	Dharmawangsa Square, The City Walk Ground Floor Blok 57, Jl. Dharmawangsa VI & IX No. 64, Kebayoran Baru -Jakarta	(62-21) 72788364	(62-21) 72788317
Sales Office Gunung Sahari	Gd Garuda Indonesia, Jl Gunung Sahari Raya No. 52, Jakarta 10610	(62-21) 4223721	(62-21) 4223722
Sales Office Emporium	Pluit Emporium Mall Shopping Unit No. UG 36-37, Jl. Pluit Selatan Raya, Jakarta Utara 14440	(62-21 66676644	(62-21) 66676641
Sales Office SPBU Kuningan	Pertamina Kuningan, SPBU Rasuna Said Kav. X2/2, Kuningan Timur, Jakarta Selatan	(62-21) 52922188	(62-21) 52922179
Sales Office Cilangkap	Puskopal Mabe AL, Jl. Raya Hankam Cilangkap, Jakarta Timur	(62-21) 8723899	(62-21) 8712686
Sales Office Bidakara	Menara Bidakara, Jl. Gatot Subroto Kav. 70-73, Pancoran, Jakarta 12870	(62-21) 83700820	(62-21) 83700823
Sales Office Depok	Margo City, Ground Floor 12C, Jl. Margonda Raya No. 358, Depok	(62-21) 78870957	(62-21) 78870947
Sales Office Senayan City (Garuda Indonesia Gallery)	Panin Tower (Senayan City) Lt. 2, Jl. Asia Afrika Lot 19, Jakarta 10270	(62-21) 29241000; Group service (62-21) 29241001	(62-21) 72790755; Group Service (62-21) 72790733
Sales Office Puri	Puri Indah Mall, Lt. Dasar Unit KC 10, Jl. Puri Agung, Jakarta Barat 11610	(62-21) 5822748	(62-21) 5822714
Sales Office Pluit	Emporium Pluit Mall, Shopping Unit No. UG 36-37, Jl. Pluit Selatan Raya, Jakarta Utara 14440	(62-21) 66676644	(62-21) 66676641
Sales Office PIM	Pondok Indah Mall I, Jl. Metro Duta Niaga Blok V, Lt. Dasar 60B, Pondok Indah, Jakarta Selatan	(62-21) 7506880	(62-21) 7506784
Sales Office Banten	Le dien Hotel, Jl. Jend. Sudirman No. 88, Serang, Banten	(62-254) 210777	(62-254) 210778

		Phone	Facsimile
Sales Office Halim Perdana Kusuma	Bandara Halim Perdana Kusuma Lt.1, Jakarta Timur	(62-24) 80885207	(62 21) 80885217
Sales Office Bogor	Botani Square, Ground Floor No. 12, Jl. Raya Pajajaran Bogor 32, Bogor 16717	(62-251) 8324259; (62-251) 8356747	(62-251) 8356737
Sales Office Airport	Soekarno Hatta 2nd Floor Cengkareng-Indonesia, terminal 2E / 2F	(62-21) 5506575	
* **Jambi**			
Branch Office	Abadi Suite Hotel & Tower Jl. Prof. HMO Bafadhal No. 111 Jambi, Indonesia 36134	(62-741) 7550 888 / 7550 868	(62-741) 7550 877
Ticketing Office	Abadi Suite Hotel & Tower, Jl. Prof. HMO Bafadhal No. 111, Jambi, Indonesia 36134	(62-741) 7550888; (62-741) 7550868	(62-741) 7550 877
Sales Office Airport	Bandara Sultan Thaha Jambi	(62-741) 573377	
* **Jayapura**			
Branch Office	Komplek Ruko Pasifik Permai Blok G 11-12 Jayapura, Papua 99112	(62-967) 52221, 522222	(62-967) 522225
Ticketing Office	Komplek Ruko Pasifik Permai Blok G 11-12 Jayapura, Papua 99112	(62-967) 52221, 522222	(62-967) 522225
Sales Office Abepura	Gedung Matoa Square Lt. 2, Jalan Raya Abepura, Abepura - Jayapura	(62-967) 585245	(62-967) 585245
Sales Office Airport	Bandara Sentani Jayapura	(62-967) 592305	(62-967) 592305
* **Kendari**			
	Ahmad Yani Square, Jl. Ahmad Yani, Kendari 93117	(62-401) 3129777	(62-401) 3126778
Branch Office	Ahamad Yani Square, Jl. Ahmad Yanni, Kendari 93117	(62-401) 3126624 (62-401) 3126668	(62-401) 3126778
Ticketing Office	Ahamad Yani Square, Jl. Ahmad Yanni, Kendari 93117	(62-401) 3129777; (62-401) 3006737	
Sales Office Airport	Haluoleo Airport	(62-401) 3126107; (62-401) 3006737	
* **Kupang**			
Branch Office	Jalan WJ Lalamentik No 75 E Kupang - Nusa Tenggara Timur	(62-380) 827333	(62-380) 834123
Ticketing Office	Jl. Palapa No. 7, Kupang - NTT	(62-380) 827333	(62-380) 834123
Sales Office Airport	Bandara El Tari upang	(62-380) 881644	(62-380) 881870
* **Lampung**			
	Gedung Graha Gading, Jl. Dr. Susilo No. 21A Teluk Betung	(62-721) 260264/ 242737	(62-721) 262846
Branch Office	Gedung Graha Gading Karang, Jl. Dr. Susilo No. 21A Kelurahan Teluk Betung Utara, Bandar Lampung	(62-721) 260264; (62-721) 242737; (62-721) 267097; (62-721) 253017; (62-721) 261572	(62-721) 262846
Ticketing Office	Gedung Graha Gading Karang, Jl. Dr. Susilo No. 21A Kelurahan Teluk Betung Utara, Bandar Lampung	(62-721) 260264; (62-721) 242737; (62-721) 267097; (62-721) 253017 (62-721) 261572	
Sales Office Airport	Bandara Raden Inten II, Jl. Branti Raya Tromol Pos No. 1, Tanjung Karang Airport 35022	(62-721) 7697250	(62-721) 7697222
* **Makassar**			
Branch Office	Jl. Slamet Riyadi No.6	(62-411) 3654747/ 322804	(62-411) 315719
Ticketing Office	Jl. Slamet Riyadi No. 6	(62-411) 322705; (62-411) 322804	
Sales Office Airport	Bandara Internasional Sultan Hasanuddin	(62-411) 3556053	
* **Malang**			
Branch Office	Hotel Savana, Jl. Letjen Sutoyo No. 32-34 Malang	(62-341) 369494/ 351177	(62-341) 369656
Ticketing Office	Hotel Kartika Graha, Jl. Jaksa Agung Suprapto, No. 17 Malang	(62-341) 369494; (62-341) 351177	(62-341) 369656
Sales Office Airport	Bandara Abdurrahman Saleh, Jl Singosari Malang	(62-341) 796140	(62-341) 796140

Alamat Kantor Cabang

Branch Office

		Phone	Facsimile
* **Manado**			
	JL. Sam Ratulangi No. 212 Manado 95513 Sulawesi Utara	(62-431) 877757	(62-431) 877727
Branch Office	Jl. Sam Ratulangi No. 212 Manado 95513	(62-431) 877717	(62-431) 877777
Ticketing Office	Jl. Sam Ratulangi No. 212 Manado 95513	(62-431) 877737; (62-431) 877747	(62-431) 877727
Sales Office Airport	Bandara Sam Ratulangi	(62-431) 814355	(62-431) 814355
* **Mataram**	Jl. Majapahit No. 1	(62-370) 649100/ 9999	(62-370) 637951
* **Medan**			
	Cambridge City Square, lantai dasar,		
	Jl. S. Parman No. 217	(62-61) 4529045	(62-61) 4529055
	Inna Dharma Deli Hotel Jl. Balai Kota No. 2	(62-61) 4516400	(62-61) 4537844
	Jl. Dr. Monginsidi No. 34A	(62-61) 4556777 Ext.127	(62-61) 4557747
Branch Office	Jl. Dr. Monginsidi No. 34 A	(62-61) 4556777 ext 133	(62-61) 4557747
Ticketing Office	Jl. Dr. Monginsidi No. 34 A	(62-61) 4556777 ext 125 & 127; (62-61) 4516084	(62-61) 4516084
Sales Office Dharma Deli	Inna Dharma Deli Hotel, Jl. Balaikota No. 2	(62-61)4537844	(62-61)4516400
Sales Office Cambridge	Cambridge City Square, Lt. Dasar, Jl. S. Parman No.217	(62-61)4529045	(62-61)4529055
Sales Office Airport	Departure Hall Polonia International Airport	(62-61) 91172757; (62-61) 4567084	
* **Padang**			
	Jl. Jend. Sudirman no. 343	(62-751) 30737 Ext.11/13	(62-751) 30174
Branch Office	Jl . Jend Sudirman No. 2	(62-751) 30737; (62-751) 31073; (62-751) 35222; (62-751) 34271; (62-751) 31893; (62-751) 812747	(62-751) 30174; (62-751) 31921
Ticketing Office	Jl . Jend Sudirman No. 2	(62-751) 30737; (62-751) 31073; (62-751) 35222; (62-751) 34271; (62-751) 31893; (62-751) 812747	(62-751) 30174; (62-751) 31921
Sales Outlet Bukittinggi	Hotel Ambunsari, Jl. Panorama No. 2 Bukit tinggi	(62-752) 627737	(62-752) 627747
Sales Office Airport	Bandara Internasional Minangkabau (BIM), Lanta Dasar (Lt. 1) Kab. Padang Pariaman - Sumbar	(62-751) 819122	
* **Palangka Raya**			
Branch Office	Palangkaraya Mall, Jl. Kinibalu No.1, Blok D1-D2, Palangkaraya	(62-536) 3241350	(62-536) 3241348
Ticketing Office	Palangkaraya Mall, Jl. Kinibalu No.1, Blok D1-D2, Palangkaraya	(62-536) 3241350	(62-536) 3241348
Sales Office Airport	Tjilik Riwut Airport, Jl. Adonis Samad	(62-536) 3232900	
* **Palembang**			
Branch Office	Jl. Kapten A. Rivai No. 35	(62-711) 315333	(62-711) 310842/ 352224
Ticketing Office		(62-711) 315333 ext 110/ 105	
Sales Office Airport	Bandar Udara International Sultan mahmud Badaruddin II Palembang	(62-711) 385047	(62-711) 385047
* **Palu**			
Branch Office	Jl. Moh. Hatta No.6	(62-451) 428135/424232	(62-451) 428666
Ticketing Office	Jl. Moh Hatta No. 6	(62-451) 428135	(62-451) 428666
Sales Office Airport	Bandara Mutiara, Jl. Abdul Rahman Saleh Palu	(62-451) 486886	(62-451) 486369
* **Pangkal Pinang**			
Branch Office	Jl. Soekarno Hatta No. 208 Bangka	(62-717) 438737/ 4509/1084	(62-717) 437264
Ticketing Office	Jl. Soekarno Hatta No. 208, Pangkalpinang Bangka	(62-717) 438737; (62-717) 434509; (62-717) 431084	(62-717) 437264
Sales Office Airport	Departure Hall Depati Amir Airport Pangkalpinang - Bangka	(62-717)439357	(62-717)439357

		Phone	Facsimile
* **Pekanbaru**			
	Jl. Jend. Sudirman No. 343	(62-761) 29115/116	(62-761) 45062
Branch Office	Jl. Jend. Sudirman No. 343 Pekanbaru 28111	(62-761) 43903; (62-761) 45063	(62-761) 45062
Ticketing Office	Jl. Jend. Sudirman No. 343 Pekanbaru 28111	(62-761) 29115; (62-761) 29116;	(62-761) 33995
Sales Office Airport	Bandara Sultan Syarif Kasim II Pekan Baru, Jl Perhubungan, Simpang Tiga	(62-761) 674815	(62-761) 673599
* **Pontianak**			
Branch Office	Jl. Rahadi Usman No. 8A	(62-561) 741441	(62-561) 749895
Sales Office Airport	Supadio Airport, Jl. Arteri Supadio, Pontianak	(62-561) 723433	
Sales Office Mercure	Mercure Hotel, Lt. 1 Jl. Ahmad Yani no. 91 Pontianak	(62-561) 581152	
Sales Office Aston Hotel	Aston Hotel, Lt. 1, Jl. Gajah Mada No. 21 Pontianak	(62-561) 748079	
* **Samarinda**			
	Jl. S. Parman, Komplek Mall Lembuswana, Blok L-10	(62-541) 747200	(62-541) 747500
* **Semarang**			
	Sri Ratu Mega Center, Lantai Dasar		
	Jl. Urip Sumoharjo No.20 Pekalongan	(62-285) 420777	(62-285) 436737
	Griptha Hotel Lt. 2, Jl. AKBP R Agil Kusumadya Kudus	(62-291) 443747/737	(62-291) 442848
	Hotel Horison Lt. 8	(62-24) 8454737	
	Jl. K.H. Achmad Dahlan No. 2	(62-24) 8417215/220	(62-24) 8449331
Branch Office	Gedung BPD Jateng Lt. 3, Jl. Pemuda No. 142 Semarang 50132	(62-24) 3517007	(62-24) 3512525
Ticketing Office	Gedung BPD Jateng Lt. 1, Jl. Pemuda No. 142 Semarang 50132	(62-24) 3517007	(62-24) 3512525
Sales Office Airport	Ahmad Yani Airport	(62-24) 7613737	
Sales Office Pekalongan	Dafam Hotel, Jl. Urip Simoharjo No. 53, Pekalongan 51111	(62-285) 420777	(62-285) 436737
Sales Office Kudus	Griptha Hotel Lt.2, Jl. AKBP R Agil Kusumadya, Kudus 59346	(62-291) 443747; (62-291) 443737	(62-291) 442848
* **Solo**			
Branch Office	Hotel Riyadi Palace,Lantai 4, Jl. Slamet Riyadi No. 335	(62-271) 737500	(62-271) 731807
Ticketing Office	Hotel Slamet Riyadi. Lt. 1, Jl. Slamet Riyadi No.335 Solo	(62-271) 737500	(62-271) 731807
Sales Office Airport	Bandara Adi Sumarno Solo	(62-271) 781018	
* **Surabaya**			
Branch Office	Graha Bumi Modern Lt. 4 Jl. Basuki Rahmat 106-128, Surabaya 60271	(62-31) 5326321	(62-31) 5326322
Ticketing Office	Graha Bumi Surabaya Lt. 1 Jl. Basuki Rahmat 106-128, Surabaya 60271	(62-31) 5468505	(62-31) 5321525
	Jl. Tunjungan 29 Surabaya	(62-31) 5345886	(62-31) 5340460
	City of Tomorrow Ground Floor GE-03 Jl. A. Yani 288, Surabaya	(62-31) 58251488, 58251400	(62-31) 58251414
Sales Office Airport	Juanda International Airport	(62-31) 8688666	
* **Ternate**			
Branch Office	Bela International Hotel Lt. 3, Jln. Raya Jati No. 500 Ternate - Maluku Utara	(62-921) 3318757	(62-921) 3128616
Ticketing Office	Bela International Hotel Lt. 3, Jl. Jati Raya No. 500	(62-921) 3128030; (62-921) 3318757	(62-921) 3128616
Sales Office Airport	Bandara Sultan Babullah Ternate	(62-921) 3125654	(62-921) 3125654

Alamat Kantor Cabang

Branch Office

		Phone	Facsimile
* **Timika**			
Branch Office	Jl. Budi Utomo no. 652-653 Inauga, Distrik Mimika Baru Kabupaten Mimika Papua 99910	(62-901) 324200	(62-901)324090
Ticketing Office	Jl. Budi Utomo no. 652-653 Inauga, Distrik Mimika Baru Kabupaten Mimika Papua 99910	(62-901) 324200	
* **Yogyakarta**			
Branch Office	Hotel Inna Garuda, Jl. Malioboro No. 60	(62-274) 558470	(62-274) 558489
Ticketing Office	Hotel Inna Garuda, Jl. Malioboro No. 60	(62-274) 558470	(62-274) 558489
Sales Office Airport	Bandara AdiSutjipto, Jl. Solo Km. 9 Yogyakarta	(62-274) 484261 ext 326	
CALL CENTER		0 804 1 807 807 (62-21) 23519999	
JAPAN			
Osaka	OCAT Building 3, level 4-1, Minatomachi 1-chome Naniwa-ku	(81-6) 66353222	(81-6) 66353198
Tokyo	Level 1New Tokyo Building 3-1, Marumouchi 3-chome, Chiyoda-Ku	(81-3) 32406161	(81-3) 32406180
KOREA			
Seoul	7th Floor, YG Tower, 155, Da-dong Jung-gu, Seoul 100 - 180, Korea	(82-2) 319-0098	(82-2) 775-6191
MALAYSIA			
Kuala Lumpur	Ground Floor, Menara Park, Megan Avenue II, Block D, No. 12 Jl. Yap Kwan Seng 50450	(60-3) 2162 4337	(60-3) 2142 4360
THE NETHERLANDS			
Amsterdam	WTC Schiphol, B tower, 8th floor Schiphol Boulevard 177 1118 BG, Schiphol Airport Netherlands	(31 0 20) 5502600	(31 0 20) 5502666
SAUDI ARABIA			
Makkah Al Mukkaramah	Al Mansour Street, Mansour Commercial Center, Makkah Al Mukarramah - Saudi Arabia	(96-62) 5444740	(96-62) 5446628
Jeddah	Al Nakheel Center, Madinah Road (Near NCB Bank)	(96-62) 6656875	(96-62) 2843382
UNITED ARAB EMIRATES			
Dubai	SHARAF TRAVEL Near Burjuman Centre, Khalid Bin Waleed Street	(971-2) 3976161	(971-2) 3975377
SINGAPORE			
Singapore	101 Thomson Road # 12-03 United Square Singapore 307591	(65) 6250 2888	(65) 6251 0086
TAIWAN			
Taipei	5F-2, No. 90, section 1, Jian Guo North Road, Taipei 104, Taiwan	(886) 2507 2300	(886) 2507 2349
THAILAND			
Bangkok	1168/77 Lumpini Tower, 27th floor, Rama IV RD Thungmahamek, Sathorn	(66-2) 2856470	(66-2) 2856474

General Sales Agent (GSA)		Phone	Facsimile
CANADA	AIR WORLD INC.		
Toronto	1234 Bay Street Suite 601 Toronto, ON M5R 3K4 yyz@garudana.com	1 800 3 GARUDA (416) 972-1534	(416) 972-0815
Vancouver	1167 Alberni Street, Suite 1406 Vancouver, BC Canada V6E 3Z3 yvr@garudana.com	1 800 3 GARUDA 1 800 342-7832	(604) 681-8953
DUBAI	SHARAF TRAVEL Near Burjuman Centre, Khalid Bin Walid Street	(971-2) 3976161	(971-2) 3975377
NEW ZEALAND	AIRLINE MARKETING NEW ZEALAND LTD.		
Auckland	Level 10, Westpac, Trust Tower, 120 Albert Street	(64-9) 3661855	(64-9) 9697474
PHILIPPINES	AIRESOURCES, INC.		
Manila	Lower Lobby, Century Park Hotel P Ocampo Sr. Cor Adriatico Sts Malate	(63-2) 4005978 (63-2) 4005979	(63-2) 4005989
QATAR	CONTINENTAL		
Doha	Building Office No 3 Thani Bin Abdulla Commercial Complex C Ring Road-VIP or clock round about Doha-Qatar	(974) 4622122	(974) 4620015
U.S.A	AIR WORLD INC.		
California	16250 Venture Boulevard - Suite 115 Encino CA. 91436. lax@garudana.com	1 800 3 GARUDA (312) 269 - 9333	(818) 5012098
Chicago	101 North Wacker Drive, Suite 350 Chicago, Illinois 60606 chi@garudana.com	(312) 3290053	(312) 269-0222
Houston	3050 Post Oak Boulevard- Suite 350, Houston TX 77056 hou@garudana.com	1 800 3 GARUDA (713) 626-6134	(713) 626-1905
New York	One Penn Plaza, Suite 1416 New York, NY. 10119 nyc@garudana.com	1 800 3 GARUDA (212) 279-0756	(212) 279-6602
SAUDI ARABIA			
Makkah Al	Al Mansoor Commercial Centre, Ground Floor	(966-2) 5444740	(966-2) 5446628
Mukakaramah	Mansoor Street		
Dammam	King Abdul Azis Road, 19th Cross Street, Al Khobar	(96-63) 8644527 / 45638 / 48847	(99-63) 8645710
Jeddah	Al Nakheel Center, Madinah Road (Near NCB Bank), PO.Box 13541 Jeddah 21414	(966-2) 6656875	(966-2) 2843382
Riyadh	Al Fawzan Building, Olaya Main Road, Near to Ministry of Interior, PO.Box 58458 Riyadh, 11594	(966-1) 2160855 (966-1) 2160856	(966-1) 2168335
SULTAN OF OMAN	SHARAF Travel		
Muscat	309 MGM Building, 3rd floor, Ruwi Roundabout, JIBROO0	(968-2) 4702820	(968-2) 4702821
VIETNAM	TRANSVIET TRAVEL GROUP		
Ho Chi Minh City	2nd Floor, Travel House Building, 170 – 172 Nam Ky Khoi Nghia Street, District 3, Ho Chi Minh City GA.SGN@transviet.com	(84-8) 39302949	(84-8) 39302948
Hanoi	4th Floor, Dao Duy Anh Tower, 9 Dao Duy Anh Street, Dong Da District, Hanoi	(84-8) 35747002	(84-8) 37552357

Daftar Istilah

Glossary

Istilah Term	Singkatan Abriviation	Keterangan Remark
Available Seat Kilometer	ASK	Jumlah kursi yang tersedia pada setiap segmen penerbangan (*sector; flight stage; leg*) dikalikan dengan panjang segmen, kilometer yang diterbangi. Pada nomor penerbangan yang memiliki lebih dari satu segmen penerbangan, hasil-hasil perkalian kursi dan jarak pada tiap-tiap segmen dijumlahkan jarak diantara dua bandar udara suatu segmen penerbangan adalah *great circle distance*, jarak terdekat teoritis diantara dua titik di muka bumi. The number of available seats on each flight segment (sector; flight stage; leg) multiplied by the length of the flight segment, kilometers flown. If the flight route has more then one flight segment (flight stage), ASK is the result of the number of seats multiplied by the distance of each flight segment (total distance between two airports), the total distance of the flight route is the great circle distance, theoretically the nearest distance between two points on the earth's surface.
Available Tonnes Kilometer	ATK	Kapasitas berat dari pesawat untuk mengangkut muatan yang memberi pendapatan-penumpang, bagasi, kargo, dan barang pos dikalikan dengan panjang kilometer yang diterbangi. Hasil perkalian antara jumlah tonase dari kapasitas yang disediakan untuk membawa penumpang serta barang dan jarak tempuh penerbangan. Capacity of aircraft to carry revenue load - passengers, baggage, cargo and post - multiplied by kilometers flown. The result between the tonnage of the available capacity to carry passengers and freight and the distance of the flight.
Load Factor; Overall Load Factor; Weight Load Factor	LF; OLF; WLF	Jumlah muatan yang diangkut sebagai suatu persentase dari kapasitas yang tersedia untuk dijual. Berat penumpang yang diangkut diasumsikan termasuk bagasi yang dibawa. Revenue Tonnes Kilometer/Available Tonnes Kilometer x 100%. The amount of load flown as a percentage of the available capacity for sale. The weight of the passengers flown is assumed to include the baggage carried. Revenue Tonne Kilometers / Available Tonne Kilometers x 100%
Passenger Load Factor; Pax Load Factor; Seat Load Factor	PLF; SLF	Jumlah penumpang yang membayar (*revenue passenger*) yang diangkut sebagai suatu persentase dari kursi yang tersedia. Revenue Passenger Kilometer/Available Seat Kilometer x 100%. The number of revenue passengers flown as a percentage of the available seats. Revenue Passenger Kilometers / Available Seat Kilometers x 100%
Revenue Passenger Kilometer; Revenue Pax Kilometer; Pax Kilometer Flown	RPK	Jumlah penumpang yang membayar (*revenue passenger*) pada setiap segmen penerbangan (*sector; flight stage*) dikalikan dengan panjang segmen – kilometer yang diterbangi – dan hasilnya dijumlahkan pada nomor penerbangan yang mempunyai lebih dari satu segmen penerbangan. Volume penjualan layanan penumpang. The number of revenue passengers in each flight segment (sector; flight stage) multiplied by the length of the segment - kilometers flown – and the result is added to the Flight Number with more than one flight segment. Total revenue passengers carried.
Revenue Tonne Kilometers; Revenue Ton Kilometers; Load Tonne Kilometers	RTK	Keseluruhan tonase yang menyumbang pendapatan (*revenue loads*) yang diangkut pada setiap segmen penerbangan dikalikan dengan jarak tempuh segmen tersebut. Ukuran keluaran (volume) yang terjual. Total revenue loads carried on each flight route multiplied by the distance flown in the flight leg. Total of freight volume sold.
Yield; Passenger Yield	–	Jumlah pendapatan bersih dari penumpang dibagi dengan RPK. Harga jual rata-rata tiket penumpang per kilometer yang diterbangi dengan mengabaikan kursi yang tidak terjual. Pendapatan bersih penumpang terdiri atas pendapatan dari penjualan tiket penumpang dan tiket bagasi lebih yang telah diterbangkan dikurangi potongan harga (*discount*). Total net revenues from passengers divided by RPK. The average selling price of passenger tickets per kilometer flown, disregarding unsold seats. The net passenger revenue consist of revenues from sales of tickets of passengers and revenue from excess baggage flown deducted by discounts provided.

Indeks untuk Bapepam-LK

Index for Bapepam-LK (Indonesia Capital Market & Financial Institution Supervisory Agency)

Materi & Penjelasan	Halaman Page	Subject & Explanation
I. Umum		**I. General**
1. Dalam bahasa Indonesia yang baik dan benar, dianjurkan menyajikan juga dalam Bahasa Inggris.	√	1. In good and correct Indonesian, it is recommended to present the report also in English.
2. Laporan tahunan dicetak dengan kualitas yang baik dan menggunakan jenis dan ukuran huruf yang mudah dibaca.	√	2. The annual report should be printed in good quality paper, using the font type and size that allow for easy reading
3. Mencantumkan identitas perusahaan dengan jelas.	√	3. Should state clearly the identity of the company.
Nama Perusahaan dan Tahun Annual Report ditampilkan di:	√	Name of company and year of the Annual Report is placed on:
1. Sampul muka;	√	1. The front cover;
2. Samping;	√	2. Sides;
3. Sampul belakang; dan	√	3. Back cover;
4. Setiap halaman	√	2. Each page.
4. Laporan Tahunan ditampilkan di website perusahaan.	√	4. The Annual Report is presented in the company's website.
II. Ikhtisar Data Keuangan Penting		**II. Summary of Key Financial Information**
1. Informasi hasil usaha perusahaan dalam bentuk perbandingan selama 5 (lima) tahun buku atau sejak memulai usahanya jika perusahaan tersebut menjalankan kegiatan usahanya selama kurang dari 5 (lima) tahun	12-13	1. Result of the Company information in comparative form over a period of 5 financial years or since the commencement of business if the company has been running its business activities for less than 5 years.
Informasi memuat antara lain:		The information contained includes:
1. Penjualan/pendapatan usaha	12-13	1. Sales/income from business.
2. Laba (rugi)	12-13	2. Profit (loss).
3. Total Laba (rugi) komprehensif	12-13	3. Total comprehensive profit (loss)
4. Laba (rugi) bersih per saham	12-13	4. Net profit (loss) per share.
2. Informasi posisi keuangan perusahaan dalam bentuk perbandingan selama 5 (lima) tahun buku atau sejak memulai usahanya jika perusahaan tersebut menjalankan kegiatan usahanya selama kurang dari 5 (lima) tahun	12-13	2. Financial information in comparative form over a period of 5 financial years or since the commencement of business if the company has been running its business activities for less than 5 years.
Informasi memuat antara lain:		The information contained includes:
1. Modal kerja bersih	12-13	1. Net working capital
2. Jumlah investasi pada entitas lain	12-13	2. Investments in other business entities
3. Jumlah aset	12-13	3. Total assets
4. Jumlah kewajiban	12-13	4. Total liabilities
5. Jumlah ekuitas	12-13	5. Total equity
3. Rasio keuangan dalam bentuk perbandingan selama 5 (lima) tahun buku atau sejak memulai usahanya jika perusahaan tersebut menjalankan kegiatan usahanya selama kurang dari 5 (lima) tahun	12-13	3. Financial Ratio in comparative form over a period of 5 financial years or since the commencement of business if the company has been running its business activities for less than 5 years.
Informasi memuat 5 (lima) rasio keuangan yang umum dan relevan dengan industri perusahaan	12-13	The information contains 5 (five) general financial ratios and relevant to the industry
4. Informasi harga saham dalam bentuk tabel dan grafik.	14	4. Information regarding share price in the form of tables and graphs.
Informasi dalam bentuk tabel dan grafik yang memuat:		The information contained includes:
1. Harga saham tertinggi,	14	1. Highest share price
2. Harga saham terendah,	14	2. Lowest share price
3. Harga saham penutupan,	14	3. Closing share price
4. Volume saham yang diperdagangkan untuk setiap masa triwulan dalam 2 (dua) tahun buku terakhir (jika ada).	14	4. Share volume for each three-month period in the last two (2) financial years (if any).

Indeks untuk Bapepam-LK

Index for Bapepam-LK (Indonesia Capital Market & Financial Institution Supervisory Agency)

Materi & Penjelasan	Halaman Page	Subject & Explanation
5. Informasi mengenai obligasi, sukuk atau obligasi konvertibel yang masih beredar dalam 2 (dua) tahun buku terakhir Informasi memuat: 1. Jumlah obligasi/sukuk/obligasi konversi yang beredar 2. Tingkat bunga/imbalan 3. Tanggal jatuh tempo 4. Peringkat obligasi/sukuk	n.a	5. Information regarding bonds, sharia bonds or convertible bonds issued and which are still outstanding in the last 2 financial years. The information contained includes: 1. The amount/value of bonds/convertible bonds outstanding 2. Interest rate 3. Maturity date 4. Rating of bonds
III. Laporan Dewan Komisaris dan Direksi		**III. Board of Commissioners' and Board of Directors' Report**
1. Laporan Dewan Komisaris. Memuat hal-hal sebagai berikut: 1. Penilaian kinerja Direksi mengenai pengelolaan perusahaan 2. Pandangan atas prospek usaha perusahaan yang disusun oleh Direksi. 3. Komite-komite yang berada dibawah pengawasan Dewan Komisaris. 4. Perubahan komposisi Dewan Komisaris (jika ada)	38-41 40 41 40-41 n.a	1. Board of Commissioners' Report. Contains the following items: 1. Assessment on the performance of the Board of Directors in managing the company. 2. View on the prospects of the company's business as established by the Board of Directors. 3. Committees under the Board of Commissioners. 4. Changes in the composition of the Board of Commissioners (if any).
2. Laporan Direksi. Memuat hal-hal sebagai berikut: 1. Analisis atas kinerja perusahaan misalnya kebijakan strategis, perbandingan antara hasil yang dicapai dengan yang ditargetkan, dan kendala-kendala yang dihadapi perusahaan. 2. Prospek usaha 3. Penerapan tata kelola perusahaan yang baik yang telah dilaksanakan oleh perusahaan 4. Perubahan komposisi Direksi (jika ada).	44-49 45-48 49 48 48-49	2. Board of Directors' Report. Contains the following items: 1. Analysis of the company's performance, i.e. strategic policies, comparison between achievement of results and targets, and challenges faced by the company. 2. Business prospects. 3. Implementation of Good Corporate Governance by the company. 4. Changes in the composition of the Board of Directors (if any).
3. Tanda tangan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris Memuat hal-hal sebagai berikut: 1. Tanda tangan dituangkan pada lembaran tersendiri 2. Pernyataan bahwa Direksi dan Dewan Komisaris bertanggung jawab penuh atas kebenaran isi laporan tahunan. 3. Ditandatangani seluruh anggota Dewan Komisaris dan anggota Direksi dengan menyebutkan nama dan jabatannya 4. Penjelasan tertulis dalam surat tersendiri dari yang bersangkutan dalam hal terdapat anggota Dewan Komisaris atau Direksi yang tidak menandatangani laporan tahunan, atau: penjelasan tertulis dalam surat tersendiri dari anggota yang lain dalam hal tidak terdapat penjelasan tertulis dari yang bersangkutan.	322-323 √ √ √ n.a	3. Signature of members of the Board of Directors and Board of Commissioners. Contains the following items: 1. Signatures are set on a separate page. 2. Statement that the Board of Directors and the Board of Commissioners are fully responsible for the accuracy of the annual report. 3. Signed by all members of the Board of Commissioners and Board of Directors, stating their names and titles/positions. 4. A written explanation in a separate letter from each member of the Board of Commissioners or Board of Directors who refuses to sign the annual report, or: written explanation in a separate letter from the other members in the event that there is no written explanation provided by the said member.
IV. Profil Perusahaan		**IV. Company Profile**
1. Nama dan alamat perusahaan. Informasi memuat antara lain nama dan alamat, kode pos, no. Telp, no. Fax, email, dan website	Back Cover 476-483	1. Name and address of the company. Includes information on name and address, zip code, telephone and/or facsimile, email, website.
2. Riwayat singkat perusahaan. Mencakup antara lain: tanggal/tahun pendirian, nama, dan perubahan nama perusahaan (jika ada).	8-11	2. Brief history of the company. Includes among others: date/year of establishment, name and change in the company name, if any.

Materi & Penjelasan	Halaman Page	Subject & Explanation
3. Bidang usaha. Uraian mengenai antara lain: 1. Bidang usaha yang dijalankan sesuai dengan anggaran dasar yang telah ditetapkan. 2. Penjelasan mengenai produk dan/atau jasa yang dihasilkan	8-11	3. Field of business. Includes the types of products and or services produced. 1. Line of business according to those established in the articles of association. 2. Description of products and or services produced
4. Struktur Organisasi. Dalam bentuk bagan, meliputi nama dan jabatan	472	4. Organisational structure. In the form of a chart, giving the names and titles.
5. Visi dan Misi Perusahaan. Mencakup: 1. Visi dan Misi Perusahaan 2. Keterangan bahwa visi dan misi tersebut telah disetujui oleh Direksi/Dewan Komisaris	28-29 29 29	5. Company Vision and Mission. The information should contain: 1. Company vision and mission statements 2. A note that the vision and mission statements have been approved by the Board of Directors/Commissioners
6. Identitas dan riwayat hidup singkat anggota Dewan Komisaris Informasi memuat antara lain: 1. Nama 2. Jabatan (termasuk jabatan pada perusahaan atau lembaga lain) 3. Umur 4. Pendidikan 5. Pengalaman kerja 6. Tanggal penunjukkan pertama kali sebagai anggota Dewan Komisaris	452-453	6. Name, title, and brief curriculum vitae of the members of the Board of Commissioners. The information should contain: 1. Name 2. Title (including position in other company or institution) 3. Age 4. Education 5. Working experience 6. Date of first appointment to the Board of Commissioners
7. Identitas dan riwayat hidup singkat anggota Direksi Informasi memuat antara lain: 1. Nama 2. Jabatan (termasuk jabatan pada perusahaan atau lembaga lain) 3. Umur 4. Pendidikan 5. Pengalaman kerja 6. Tanggal penunjukkan pertama kali sebagai anggota Direksi	456-459	7. Name, title, and brief curriculum vitae of the members of the Board of Directors. The information should contain: 1. Name 2. Title (including position in other company or institution) 3. Age 4. Education 5. Working experience 6. Date of first appointment to the Board of Directors
8. Jumlah Karyawan (komparatif 2 tahun) dan deskripsi pengembangan kompetensinya (misal: aspek pendidikan dan pelatihan karyawan) Informasi memuat antara lain: 1. Jumlah karyawan untuk masing-masing level organisasi 2. Jumlah karyawan untuk masing-masing tingkat pendidikan 3. Pelatihan karyawan yang telah dilakukan dengan mencerminkan adanya persamaan kesempatan kepada seluruh karyawan 4. Biaya yang telah dikeluarkan	147 148 153-159 159	8. Number of employees (comparative in two years) and description of competence building (for example: education and training of employees). The information should contain: 1. The number of employees for each level of the organization. 2. The number of employees for each level of education. 3. Training of employees that has been conducted, which also reflect equal opportunity to all employees. 4. Expenses incurred.
9. Komposisi Pemegang saham. Mencakup antara lain: 1. Nama pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham 2. Direktur dan Komisaris yang memiliki saham 3. Kelompok pemegang saham masyarakat dengan kepemilikan saham masing-masing kurang dari 5% dan presentase kepemilikannya.	15, 405 405 405 404	9. Composition of shareholders. Should include: 1. Names of shareholders having 5% or more shares. 2. Directors and Commissioners who own shares. 3. Groups of public shareholders with less than 5% ownership each, and their ownership percentage.

Indeks untuk Bapepam-LK

Index for Bapepam-LK (Indonesia Capital Market & Financial Institution Supervisory Agency)

Materi & Penjelasan	Halaman Page	Subject & Explanation
10. Daftar Entitas Anak dan/atau Entitas Asosiasi.	104-119	10. List of Subsidiary and/or Affiliate companies
Informasi memuat antara lain :		The information contains, among others:
1. Nama Entitas Anak/Asosiasi	104-119	1. Name of Subsidiary/Affiliate
2. Presentase Kepemilikan saham	104-119	2. Percentage of share ownership.
3. Keterangan tentang bidang usaha Entitas Anak atau Entitias Asosiasi	104-119	3. Information on the field of business of Subsidiary/Affiliate.
4. Keterangan status operasi Entitas Anak atau Entitias Asosiasi (telah beroperasi atau belum beroperasi)	104-119	4. Explanation regarding the operational status of the Subsidiary/Affiliate (already operating or not yet operating).
11. Kronologi pencatatan saham.	15	11. Chronology of shares listing.
Mencakup antara lain:		Includes among others:
1. Kronologis pencatatan saham	15	1. Chronology of shares listing.
2. Jenis tindakan korporasi (corporate action) yang menyebabkan perubahan jumlah saham	15 15	2. Types of corporate action that caused changes in the number of shares.
3. Perubahan jumlah saham dari awal pencatatan sampai dengan akhir tahun buku	15	3. Changes in the number of shares from the beginning of listing up to the end of the financial year.
4. Nama bursa dimana saham perusahaan dicatatkan	Inside Back Cover	4. Name of Stock Exchange where the company shares are listed.
12. Kronologi pencatatan Efek lainnya.	n.a	12. Chronology of other securities listing.
Mencakup antara lain:		Includes among others:
1. Kronologis pencatatan efek lainnya	n.a	1. Chronology of other securities listing.
2. Jenis tindakan korporasi (corporate action) yang menyebabkan perubahan jumlah efek lainnya	n.a	2. Types of corporate action that caused changes in the number of securities.
3. Perubahan jumlah efek lainnya dari awal pencatatan sampai dengan akhir tahun buku	n.a	3. Changes in the number of securities from the initial listing up to the end of the financial year.
4. Nama Bursa dimana efek lainnya perusahaan dicatatkan	n.a	4. Name of Stock Exchange where the company's other securities are listed.
5. Peringkat efek	n.a	5. Rating of the securities.
13. Nama dan alamat lembaga dan atau profesi penunjang pasar modal.	Inside Back Cover	13. Name and address of capital market institutions and or supporting professions.
Informasi memuat antara lain:		The information contains, among others:
1. Nama dan alamat Biro Administrasi Efek	Inside Back	1. Name and address of Share Registrar.
2. Nama dan alamat Kantor Akuntan Publik	Cover	2. Name and address of the Public Accountants' Office.
3. Nama dan alamat Perusahaan Pemeringkat Efek	n.a	3. Name and address of the Securities Rating company.
14. Penghargaan dan atau sertifikasi yang diterima perusahaan baik yang berskala nasional maupun internasional.	24-27	14. Award and certification received by the company, both on a national scale and international scale.
Informasi memuat antara lain:		Information should include:
1. Nama penghargaan dan atau sertifikat	24-27	1. Name of the award and or certification.
2. Tahun perolehan	24-27	2. Year of receiving the award.
3. Badan pemberi penghargaan dan atau sertifikat	24-27	3. Institution presenting the award and or certification.
4. Masa berlaku (untuk sertifikasi)	24-27	4. Period of validity (for certificates).
15. Nama dan alamat entitas anak dan atau kantor cabang atau kantor perwakilan (jika ada).	476-483	15. Name and address of subsidiary companies and or branch office or representative office (if any).
V. Analisa dan Pembahasan Manajemen atas Kinerja Perusahaan		**V. Management Analysis and Discussion on Company Performance**
1. Tinjauan operasi per segmen usaha.	54-137	1. Operational review per business segment.
Memuat uraian mengenai:		Contains description of:
1. Produksi/kegiatan usaha;	66, 74-77	1. Production/business activity;
2. Peningkatan/penurunan kapasitas produksi;	54-61, 82-86	2. Increase/decrease in production capacity;
3. Penjualan/pendapatan usaha;	122-124	3. Sales/income from business;
4. Profitabilitas.	126-127	4. Profitability.

Materi & Penjelasan	Halaman Page	Subject & Explanation
2. Uraian atas kinerja keuangan perusahaan. Analisis kinerja keuangan yang mencakup perbandingan antara kinerja keuangan tahun yang bersangkutan dengan tahun sebelumnya (dalam bentuk narasi dan tabel), antara lain mengenai:	120-137	2. Description of company's financial performance. Financial performance analysis which includes a comparison between the financial performance of the current year and that of the previous year (in the form of narration and tables), among others concerning:
1. Aset lancar, aset tidak lancar, dan jumlah aset;	127-128	1. Current assets, non-current assets, and total assets.
2. Liabilitas jangka pendek, liabilitas jangka panjang, dan total liabilitas;	129	2. Short term liabilities, long term liabilities, total liabilities
3. Penjualan/pendapatan usaha, beban dan laba (rugi);	122-127	3. Sales/operating revenues, expenses and profit (loss)
4. Pendapatan komprehensif lain, dan total laba (rugi) komprehensif	127	4. Other comprehensive revenues, and total comprehensive profit (loss)
5. Arus Kas	129-130	5. Cash flows
3. Bahasan dan analisis tentang kemampuan membayar hutang dan tingkat kolektibilitas piutang Perseroan. Penjelasan tentang :	130-131	3. Discussion and analysis on the capacity to pay debts and the company's accounts receivable collectibility. Explanation on:
1. Kemampuan membayar hutang baik jangka pendek maupun jangka panjang	130-131	1. Capacity to pay debts in long term and short term
2. Tingkat kolektibilitas piutang	n.a	2. Accounts receivable collectibility.
4. Bahasan tentang struktur modal (capital structure), kebijakan manajemen atas struktur modal (capital structure policy) Penjelasan atas:	130	4. Discussion on capital structure and capital structure policies Explanation on:
1. Struktur modal (capital structure),		1. Capital structure.
2. Kebijakan manajemen atas struktur modal (capital structure policies)	130	2. Capital structure policies.
5. Bahasan mengenai ikatan yang material untuk investasi barang modal. Penjelasan tentang:	132-133	5. Discussion on material ties for the investment of capital goods. Explanation on:
1. Tujuan dari ikatan tersebut	132-133	1. The purpose of such ties.
2. Sumber dana yang diharapkan untuk memenuhi ikatan-ikatan tersebut	132-133	2. Source of funds expected to fulfil the said ties.
3. Mata uang yang menjadi denominasi	132-133	3. Currency of denomination.
4. Langkah-langkah yang direncanakan perusahaan untuk melindungi risiko dari posisi mata uang asing yang terkait. Catatan: apabila perusahaan tidak mempunyai ikatan terkait investasi barang modal, agar diungkapkan	133	4. Steps taken by the company to protect the position of related foreign currency against risks. Note: Should be disclosed if the company has no material ties in investments in capital goods
6. Jika laporan keuangan mengungkapkan peningkatan atau penurunan yang material dari penjualan/pendapatan bersih, maka berikan bahasan tentang sejauh mana perubahan tersebut dapat dikaitkan dengan jumlah barang atau jasa yang dijual dan atau adanya produk atau jasa baru. Penjelasan mengenai:	122-124	6. If the financial statement discloses a material increase or decrease in net sales or net revenues, then an explanation should be included concerning the extent that such changes can be linked to, among others, the amount of goods or services sold, and or the existence of new products or services. Explanation on:
1. Besaran peningkatan/penurunan penjualan atau pendapatan bersih	122-124	1. The increase/decrease in net sales or net revenues
2. Faktor penyebab peningkatan/penurunan material dari penjualan atau pendapatan bersih dikaitkan dengan jumlah barang atau jasa yang dijual, dan atau adanya produk atau jasa baru	122-124	2. Reasons for the material increase/decrease in net sales or net revenues, related to the amount of goods or services sold, and or any new products or services
7. Bahasan tentang dampak perubahan harga terhadap penjualan/pendapatan bersih perusahaan serta laba perusahaan selama 2 (dua) tahun atau sejak perusahaan memulai usahanya, jika baru memulai usahanya kurang dari 2 (dua) tahun Ada atau tidak ada pengungkapan.	124-126	7. Discussion on the impact of price change to the company's net sales or net revenues and the profit of the company for the past two (2) years or since the company commenced its business, if the company has been operating for less than two years. Is this disclosed or not.

Indeks untuk Bapepam-LK

Index for Bapepam-LK (Indonesia Capital Market & Financial Institution Supervisory Agency)

Materi & Penjelasan	Halaman Page	Subject & Explanation
8. Informasi dan fakta material yang terjadi setelah tanggal laporan akuntan.	135-136	8. Material Information and facts that occurred after the date of the accountant's report (subsequent events).
Uraian kejadian penting setelah tanggal laporan akuntan termasuk dampaknya terhadap kinerja dan risiko usaha di masa mendatang.	135-136	Description of important events after the date of the accountant's report including their impact on performance and business risks in the future.
Catatan: apabila tidak ada kejadian penting setelah tanggal laporan akuntan, agar diungkapkan		Note: should be disclosed if there is no significant events after the date of accountant report
9. Uraian tentang prospek usaha perusahaan	58-61, 137	9. Description of the company's business prospects.
Uraian mengenai prospek perusahaan sehubungan dengan industri, ekonomi secara umum disertai data pendukung kuantitatif jika ada sumber data yang layak dipercaya.	58-61, 137	Information on the company prospects in connection with industry, economy in general, accompanied with supporting quantitative data if there is a reliable data source.
10. Uraian tentang aspek pemasaran.	69-76	10. Information on marketing aspects.
Uraian tentang pemasaran atas produk dan jasa perusahaan, antara lain meliputi pangsa pasar.	69-76	Information regarding the marketing of the company's products and services, among others concerning the market segment.
11. Uraian mengenai kebijakan dividen dan tanggal serta jumlah dividen kas per saham dan jumlah dividen per tahun yang diumumkan atau dibayar selama 2 tahun buku terakhir.	131	11. Description regarding the dividend policy and the date and amount of cash dividend per share and amount of dividend per year as announced or paid during the past two (2) years.
Memuat uraian mengenai:		Contains information on:
1. Jumlah dividen	n.a	1. Amount of dividend
2. Jumlah dividen per saham	n.a	2. Dividend per share
3. Payout ratio untuk masing-masing tahun	n.a	3. Pay-out ratio for each year
Catatan: apabila tidak ada pembagian dividen, agar diungkapkan alasannya		Note: if there is no dividend payment, disclose the reasons for not making a dividend payment
12. Realisasi penggunaan dana hasil penawaran umum (dalam hal perusahaan masih diwajibkan menyampaikan laporan realisasi penggunaan dana).	131-132	12. Use of proceeds from the public offering (in the event that the company is still obligated to report such use of proceeds).
Memuat uraian mengenai:		Contains information on:
1. Total perolehan dana,	131-132	1. Total funds obtained.
2. Rencana penggunaan dana,	131-132	2. Plan for funds utilization.
3. Rincian penggunaan dana,	131-132	3. Details of funds utilization.
4. Saldo dana, dan	131-132	4. Remaining balance of funds, and
5. Tanggal persetujuan RUPS atas perubahan penggunaan dana (jika ada).	n.a	5. Date of GMS approval on change in the funds utilization plan (if any).
13. Informasi material mengenai investasi, ekspansi, divestasi, akuisisi atau restrukturisasi utang/modal.	131, 136	13. Material information, among others concerning investment, expansion, divestment, acquisition, debt/capital restructuring.
Memuat uraian mengenai:		Contains information on:
1. Tujuan dilakukannya transaksi;	131	1. The purpose of the transaction;
2. Nilai transaksi atau jumlah yang direstrukturisasi;	131	2. The value of transactions or amount being restructured
3. Sumber dana.	131	3. Source of funds
Catatan: apabila tidak mempunyai transaksi dimaksud, agar diungkapkan		Note: should be disclosed if there are no such transactions
14. Informasi transaksi material yang mengandung benturan kepentingan dan/atau transaksi dengan pihak afiliasi.	136, 414-416	14. Information on material transactions with conflict of interest and/or transactions with related parties.
Memuat uraian mengenai:		Contains information on:
1. Nama pihak yang bertransaksi dan sifat hubungan afiliasi;	415	1. Name of the transacting parties and nature of related parties;
2. Penjelasan mengenai kewajaran transaksi;	414	2. A description of the fairness of the transaction;
3. Alasan dilakukannya transaksi;	414-416	3. Reason for the transaction
4. Realisasi transaksi pada periode berjalan;	415	4. Realization of transactions during the period.
5. Kebijakan perusahaan terkait dengan mekanisme review atas transaksi;	414	5. Company policies regarding the review mechanism on the transactions
6. Pemenuhan peraturan dan ketentuan terkait.	414	6. Compliance with related rules and regulations
Catatan: apabila tidak mempunyai transaksi dimaksud, agar diungkapkan		Note: should be disclosed if there are no such transactions

Materi & Penjelasan	Halaman Page	Subject & Explanation
15. Uraian mengenai perubahan peraturan perundang-undangan yang berpengaruh signifikan terhadap perusahaan	136	17. Description of changes in regulation which have a significant effect on the company
Uraian memuat antara lain: perubahan peraturan perundang-undangan dan dampaknya terhadap perusahaan.	136	Description should contain among others: any changes in regulation and its impact on the company.
Catatan: apabila tidak terdapat perubahan peraturan perundang-undangan yang berpengaruh signifikan, agar diungkapkan		Note: if there is no change in regulation which have a significant effect, to be disclosed
16. Uraian mengenai perubahan kebijakan akuntansi.	136-137	16. Description of changes in the accounting policy.
Uraian memuat antara lain: Perubahan kebijakan akuntansi, alasan dan dampaknya terhadap laporan keuangan	 136-137	Description should contain among others: Any revision to accounting policies, rationale and impact on the financial statement.
VI. Tata Kelola Perusahaan		**VI. Corporate Governance**
1. Uraian Dewan Komisaris.	194-201	1. Information on the Board of Commissioners.
Uraian memuat antara lain:		The information should contain:
1. Uraian tanggung jawab Dewan Komisaris	195-197	1. Description of the responsibility of the Board of Commissioners.
2. Pengungkapan prosedur penetapan remunerasi	208-209	2. Disclosing the procedure for determining remuneration
3. Struktur remunerasi yang menunjukkan komponen remunerasi dan jumlah nominal per komponen untuk setiap anggota Dewan Komisaris	209	3. Remuneration structure, disclosing the remuneration components and nominal amount of each component for each Commissioner
4. Frekuensi pertemuan dan Tingkat kehadiran Dewan Komisaris dalam pertemuan	199-200	4. Frequency of meetings and attendance of the Board of Commissioners in the meetings.
5. Program pelatihan dalam rangka meningkatkan kompetensi Dewan Komisaris	201	5. Training programs for improving the competence of the Board of Commissioner.
2. Uraian Direksi.	202-212	2. Information on the Board of Directors.
Uraian memuat antara lain:		The information should include:
1. Ruang lingkup pekerjaan dan tanggung jawab masing-masing anggota Direksi.	203-205	1. Scope of work and responsibility of each member of the Board of Directors.
2. Frekuensi pertemuan	207, 200	2. Frequency of meetings.
3. Tingkat kehadiran anggota Direksi dalam pertemuan	207, 200	3. Attendance of the Board of Directors in the meetings.
4. Program pelatihan dalam rangka meningkatkan kompetensi Direksi	210-212	4. Training programs for improving the competence of the Board of Directors.
3. Assessment terhadap anggota Dewan Komisaris dan/atau Direksi	182-187	3. Assessment on members of the Board of Commissioners and/or Board of Directors
Uraian mengenai:		Description of:
1. Proses pelaksanaan assessment atas kinerja anggota Dewan Komisaris dan/atau Direksi	182-183	1. The assessment process on the performance of members of the Board of Commissioners and/or Directors
2. Kriteria yang digunakan dalam pelaksanaan assessment atas kinerja anggota Dewan Komisaris dan/atau Direksi	183-187	2. The criteria used in the assessment on the performance of members of the Board of Commissioners and/or Directors
3. Pihak yang melakukan assessment	182-183	3. The party performing the assessment
4. Uraian mengenai kebijakan penetapan remunerasi bagi Direksi	208-209	4. Description of the remuneration policy for the Board of Directors that is related to the company performance
Mencakup antara lain:	182-187,	Includes among others:
1. Pengungkapan prosedur penetapan remunerasi	208-209	1. Remuneration procedures
2. Struktur remunerasi yang menunjukkan jenis dan jumlah imbalan jangka pendek dan jangka panjang/pasca kerja untuk setiap anggota Direksi	209	2. Remuneration structure, disclosing the type and amount of short-term and long-term compensation/post service benefits for each member of the Board of Directors
3. Indikator kinerja untuk mengukur performance Direksi	183-187	3. Performance indicators to measure the performance of the Board of Directors.

Indeks untuk Bapepam-LK

Index for Bapepam-LK (Indonesia Capital Market & Financial Institution Supervisory Agency)

Materi & Penjelasan	Halaman Page	Subject & Explanation
5. Komite Audit.	212-220	5. Audit Committee.
Mencakup antara lain:		Includes among others:
1. Nama dan jabatan anggota Komite Audit	217, 460	1. Name and title of the members of the Audit Committee.
2. Kualifikasi pendidikan dan pengalaman kerja anggota Komite Audit	216, 460	2. Education and work experience of Audit Committee members
3. Independensi anggota Komite Audit	215	3. Independence of the members of the Audit Committee
4. Uraian tugas dan tanggung jawab	212-215	4. Description of tasks and responsibilities.
5. Laporan singkat pelaksanaan kegiatan Komite Audit	217-220	5. Brief report on the activities carried out by the Audit Committee.
6. Frekuensi pertemuan dan tingkat kehadiran Komite Audit	217	6. Frequency of meetings and the attendance of the Audit Committee.
6. Komite Nominasi	230-234	6. Nomination Committee.
Mencakup antara lain:		Includes among others:
1. Nama, jabatan, dan riwayat hidup singkat anggota Komite Nominasi	233, 463	1. Name, title, and brief curriculum vitae of the members of the Nomination Committee.
2. Independensi anggota Komite Nominasi	232	2. Independence of the members of the Nomination Committee.
3. Uraian tugas dan tanggung jawab.	230-232	3. Description of the tasks and responsibilities.
4. Uraian pelaksanaan kegiatan Komite Nominasi	234	4. Activities carried out by the Nomination Committee.
5. Frekuensi pertemuan dan tingkat kehadiran Komite Nominasi	233	5. Frequency of meetings and the attendance of the Nomination Committee.
7. Komite Remunerasi.	230-234	7. Remuneration Committee.
Mencakup antara lain:		Includes among others:
1. Nama, jabatan, dan riwayat hidup singkat anggota Komite Remunerasi	233, 463	1. Name, title, and brief curriculum vitae of the members of the Remuneration Committee.
2. Independensi anggota Komite Remunerasi	232	2. Independence of the members of the Remuneration Committee.
3. Uraian tugas dan tanggung jawab	230-232	3. Description of the tasks and responsibilities.
4. Uraian pelaksanaan kegiatan Komite Remunerasi	234	4. Activities carried out by the Remuneration Committee
5. Frekuensi pertemuan dan tingkat kehadiran Komite Remunerasi	233	5. Frequency of meetings and the attendance of the Remuneration Committee.
8. Komite-komite lain di bawah Dewan Komisaris	221-230	8. Other committees under the Board of Commissioners
Komite Kebijakan Risiko:		Risk Management Committee:
1. Nama, jabatan, dan riwayat hidup singkat anggota komite	223, 462-463	1. Name, title, and brief curriculum vitae of the members
2. Independensi anggota komite	22	2. Independence of the members of the committee.
3. Uraian tugas dan tanggung jawab.	221-222	3. Description of the tasks and responsibilities.
4. Uraian pelaksanaan kegiatan komite	224-225	4. Activities carried out by the committees
5. Frekuensi pertemuan dan tingkat kehadiran komite	223	5. Frequency of meetings and the attendance of committee.
Komite Kebijakan Corporate Governance:		Corporate Governance Policy Committee:
1. Nama, jabatan, dan riwayat hidup singkat anggota komite	228, 461	1. Name, title, and brief curriculum vitae of the members
2. Independensi anggota komite	226	2. Independence of the members of the committee.
3. Uraian tugas dan tanggung jawab.	225-226	3. Description of the tasks and responsibilities.
4. Uraian pelaksanaan kegiatan komite	228-230	4. Activities carried out by the committees
5. Frekuensi pertemuan dan tingkat kehadiran komite	228	5. Frequency of meetings and the attendance of committee.
9. Uraian tugas dan fungsi Sekretaris Perusahaan.	236-244	9. Description of tasks and function of the Corporate Secretary.
Mencakup antara lain:		Includes among others:
1. Nama dan riwayat jabatan singkat Sekretaris Perusahaan	464	1. Name and brief history of the position of Corporate Secretary.
2. Uraian pelaksanaan tugas Sekretaris Perusahaan	236-244	2. Description of the tasks performed by the Corporate Secretary.

Materi & Penjelasan	Halaman Page	Subject & Explanation
10. Uraian mengenai unit audit internal. Mencakup antara lain: 1. Nama ketua unit audit internal 2. Jumlah pegawai pada unit audit internal 3. Kualifikasi/sertifikasi sebagai profesi audit internal 4. Struktur atau kedudukan unit audit internal 5. Uraian pelaksanaan tugas. 6. Pihak yang mengangkat/memberhentikan ketua unit audit internal	257-262 258 259 258-259 259 259-262 257	10. Description of the company's internal audit unit. Includes among others: 1. Name of the head of audit internal unit 2. Number of auditors in the unit 3. Qualification/certification as an internal audit profession 4. Structure or position of the internal audit unit 5. Description of audit work performed 6. The party authorized to appoint/dismiss the head of internal audit unit
11. Akuntan perseroan Informasi memuat antara lain: 1. Jumlah periode akuntan telah melakukan audit laporan keuangan tahunan perusahaan 2. Jumlah periode Kantor Akuntan Publik telah melakukan audit laporan keuangan tahunan perusahaan 3. Besarnya fee audit dan jasa atestasi lainnya (dalam hal akuntan memberikan jasa atestasi lainnya bersamaan dengan audit) 4. Jasa lain yang diberikan akuntan selain jasa finansial audit	262 262 262 262	11. Company accountant The information should contain: 1. How many audit periods has the accountant audited the financial statements of the company. 2. How many audit periods has the public accountant firm audited the financial statements of the company. 3. The amount of fees for the audit and other attestation services (in the event that such accountant provides other attestation services together with the audit) 4. Other service provided by the accountant in addition to financial audit.
12. Uraian mengenai manajemen risiko perusahaan Mencakup antara lain: 1. Penjelasan mengenai sistem manajemen risiko 2. Penjelasan mengenai evaluasi yang dilakukan atas efektivitas sistem manajemen risiko 3. Penjelasan mengenai risiko-risiko yang dihadapi perusahaan 4. Upaya untuk mengelola risiko tersebut	263-273 263-268 268-273 263-268 268-273	12. Description of the company's risk management. Includes among others: 1. Description of risk management systems 2. Description of evaluation on the effectiveness of risk management systems 3. Description of risks faced by the company 4. Efforts to manage these risks
13. Uraian mengenai sistem pengendalian intern Mencakup antara lain: 1. Penjelasan singkat mengenai sistem pengendalian intern 2. Penjelasan mengenai evaluasi yang dilakukan atas efektivitas sistem pengendalian intern	273-275 273-274 274-275	13. Description of internal control systems Includes among others: 1. Short description of the internal control system 2. Description of evaluation on the effectiveness of internal control system
14. Uraian mengenai corporate social responsibility yang terkait dengan lingkungan hidup Mencakup antara lain informasi tentang: 1. Kebijakan 2. Kegiatan yang dilakukan, 3. Dampak keuangan dari kegiatan terkait program lingkungan hidup, seperti penggunaan material dan energi yang ramah lingkungan dan dapat didaur ulang, sistem pengolahan limbah perusahaan, dan lain-lain 4. Sertifikasi di bidang lingkungan yang dimiliki	276, 282-284 319-320 282-284 276, 319-320 284 n.a	14. Description of corporate social responsibility activities related to environment Contains information on, among others: 1. Policies 2. Activities conducted, 3. Financial impact of environment-related activities, such as usage of recycled materials, energy, waste treatment, etc 4. Environment-related certification
15. Uraian mengenai corporate social responsibility yang terkait dengan ketenagakerjaan, kesehatan dan keselamatan kerja Mencakup antara lain informasi tentang: 1. Kebijakan 2. Kegiatan yang dilakukan, dan 3. Dampak keuangan dari kegiatan terkait praktik ketenagakerjaan, kesehatan, dan keselamatan kerja, seperti kesetaraan gender dan kesempatan kerja, sarana dan keselamatan kerja, tingkat turnover karyawan, tingkat kecelakaan kerja, pelatihan, dan lain-lain	285-287 285-287 285-287 291	15. Description of corporate social responsibility related to the workforce, work health and safety Contains information on, among others: 1. Policies 2. Activities conducted 3. Financial impact of workforce, health and safety-related activities, such as gender equality, equal work opportunity, work and safety facilities, employee turnover, work incident rate, training, etc

Indeks untuk Bapepam-LK

Index for Bapepam-LK (Indonesia Capital Market & Financial Institution Supervisory Agency)

Materi & Penjelasan	Halaman Page	Subject & Explanation
16. Uraian mengenai corporate social responsibility yang terkait dengan pengembangan sosial dan kemasyarakatan Mencakup antara lain informasi tentang: 1. Kebijakan 2. Kegiatan yang dilakukan, dan 3. Dampak keuangan dari kegiatan terkait praktik pengembangan sosial dan kemasyarakatan, seperti penggunaan tenaga kerja lokal, pemberdayaan masyarakat sekitar perusahaan, perbaikan sarana dan prasarana sosial, bentuk donasi lainnya, sdan lain-lain	276 310-321 311 311-319 314-316	16. Description of corporate social responsibility activities related to social and community development Contains information on, among others: 1. Policies 2. Activities conducted 3. Financial impact of social and community development related activities, such as the use of local work force, empowerment of local communities, aid for public social facilities, social donations, etc
17. Uraian mengenai corporate social responsibility yang terkait dengan tanggung jawab kepada konsumen Mencakup antara lain informasi tentang: 1. Kebijakan 2. Kegiatan yang dilakukan, dan 3. Dampak keuangan dari kegiatan terkait tanggung jawab produk, seperti kesehatan dan keselamatan konsumen, informasi produk, sarana, jumlah dan penanggulangan atas pengaduan konsumen, dan lain-lain.	286-289 286-289 286-289 287	17. Description of corporate social responsibility activities related to responsibility to the consumer Contains information on, among others: 1. Policies 2. Activities conducted 3. Financial impact on consumer protection related activities, such as consumer health and safety, product information, facility for consumer complaint, number and resolution of consumer complaint cases, etc
18. Perkara penting yang sedang dihadapi oleh perusahaan, entitas anak anggota Direksi dan/atau anggota Dewan Komisaris yang menjabat pada periode laporan tahunan. Mencakup antara lain: 1. Pokok perkara/gugatan 2. Status penyelesaian perkara/gugatan 3. Pengaruhnya terhadap kondisi keuangan perusahaan. Catatan: dalam hal tidak berperkara, agar diungkapkan	276-279 276-279 276-279 279	18. Important legal cases faced by the Company, subsidiaries, members of the Board of Directors and Board of Commissioners serving in the period of the annual report. Information includes among others: 1. Substance of the case/claim. 2. Status of settlement of case/claim. 3. Potential impacts on the financial condition of the company. Notes: in case not litigants, to be disclosed
19. Akses informasi dan data perusahaan. Uraian mengenai tersedianya akses informasi dan data perusahaan kepada publik, misalnya melalui website, media massa, mailing list, buletin, pertemuan dengan analis, dan sebagainya.	235-236 244-256	19. Access to corporate information and data. Description on the availability of access to corporate information and data to the public, for example through website, mass media, mailing list, bulletin, analyst meeting, etc.
20. Bahasan mengenai kode etik Memuat uraian antara lain: 1. Keberadaan kode etik 2. Isi kode etik 3. Pengungkapan bahwa kode etik berlaku bagi seluruh level organisasi 4. Upaya dalam penerapan dan penegakannya 5. Pernyataan mengenai budaya perusahaan (corporate culture) yang dimiliki perusahaan	280-281 280 280-281 280-281 281 281-282 144-147	20. Discussion of company code of conduct. Contains information on: 1. The existence of the Code of Conduct. 2. Content of the Code of Conduct. 3. Disclosure on the relevancy of the code of conduct for all levels of the organization 4. Implementation and enforcement of the code of conduct 5. Statement concerning the corporate culture.
21. Pengungkapan mengenai whistleblowing system. Memuat uraian tentang mekanisme whistleblowing system antara lain: 1. Penyampaian laporan pelanggaran 2. Perlindungan bagi whistleblower 3. Penanganan pengaduan 4. Pihak yang mengelola pengaduan	294-296 294-296 294 295 295	21. Disclosure on the whistleblowing system. Description of the mechanism of the whistleblowing system, including: 1. Mechanism for violation reporting 2. Protection for the whistle-blower 3. Handling of violation report 4. The unit responsible for handling of violation report.
VII. Informasi Keuangan		**VII. Financial Information**
1. Surat Pernyataan Direksi tentang Tanggung Jawab Direksi atas Laporan Keuangan. Kesesuaian dengan peraturan Bapepam-LK No. VIII.G.11 tentang Tanggung Jawab Direksi atas Laporan Keuangan.	322-323	1. Statement by the Board of Directors concerning the Responsibility of the Board of Directors on the Financial Statement. Compliance with Bapepam-LK Regulation No.VIII.G.11 on Responsibility of the Board of Directors on the Financial Statement.

Materi & Penjelasan	Halaman Page	Subject & Explanation
2. Opini auditor independen atas laporan keuangan.	328-329	2. Independent auditor's opinion on the financial statement.
3. Deskripsi Auditor Independen di Opini. Deskripsi memuat tentang: 1. Nama & tanda tangan 2. Tanggal Laporan Audit 3. No. ijin KAP dan nomor ijin Akuntan Publik	328-329 329 329 329	3. Description of the Independent Auditor in the Opinion. The description contains: 1. Name and signature. 2. Date of the audit report. 3. KAP license number and Public Accountant license number.
4. Laporan keuangan yang lengkap. Memuat secara lengkap unsur-unsur laporan keuangan: 1. Laporan posisi keuangan (Neraca) 2. Laporan laba rugi komprehensif 3. Laporan perubahan ekuitas 4. Laporan arus kas 5. Catatan atas laporan keuangan 6. Laporan posisi keuangan pada awal periode komparatif yang disajikan ketika entitas menerapkan suatu kebijakan akuntansi secara retrospektif atau membuat penyajian kembali pos-pos laporan keuangan, atau ketika entitas mereklasifikasi pos-pos dalam laporan keuangannya (jika relevan)	√ 330-331 332 333 334 335-446 439-440	4. Comprehensive financial statement. Contains all elements of the financial statement: 1. Financial Position (Balance sheet) 2. Comprehensive Profit loss statement 3. Statement of changes in equity 4. Statement of Cash flows. 5. Notes to the financial statement 6. Financial position at the start of comparative periods being presented when the company implement retrospective application of accounting policies, or re-stated its accounts of financial statements, or re-classified the accounts of its financial statements (where applicable)
5. Pengungkapan dalam catatan atas laporan keuangan ketika entitas menerapkan suatu kebijakan akuntansi secara retrospektif atau membuat penyajian kembali pos-pos laporan keuangan, atau ketika entitas mereklasifikasi pos-pos dalam laporan keuangannya	439-440	5. Disclosure on the Notes to the Financial Statements when the company implement retrospective application of accounting policies, or re-stated its accounts of financial statements, or re-classified the accounts of its financial statements
6. Perbandingan tingkat profitabilitas. Perbandingan laba(rugi) usaha tahun berjalan dengan tahun sebelumnya.	126-127 332	6. Comparison of profitability. Comparison of profit (loss) from operations for the year by the previous year.
7. Laporan Arus Kas. Memenuhi ketentuan sebagai berikut: 1. Pengelompokan dalam tiga kategori aktivitas: aktivitas operasi, investasi, dan pendanaan 2. Penggunaan metode langsung (direct method) untuk melaporkan arus kas dari aktivitas operasi 3. Pemisahan penyajian antara penerimaan kas dan atau pengeluaran kas selama tahun berjalan pada aktivitas operasi, investasi dan pendanaan 4. Pengungkapan aktivitas yang tidak mempengaruhi arus kas	129-130 334 334 334 334	7. Cash Flow Report. Meets the following provisions: 1. Grouped into three categories of activity: operational activity, investment, and funding. 2. Uses a direct method reporting for cash flows for operational activity. 3. Separating the presentation between cash receipt and or cash expended during the current year for operational, investment, and funding activities. 4. Disclosing activities that do not influence the cash flow.
8. Ikhtisar Kebijakan Akuntansi. Meliputi sekurang-kurangnya: 1. Pernyataan kepatuhan terhadap SAK 2. Dasar pengukuran dan penyusunan laporan keuangan 3. Pengakuan pendapatan dan beban 4. Aset Tetap 5. Instrumen Keuangan	343 343 343 354 349-350 360-361	8. Summary of Accounting Policy. Includes at least: 1. Statement of compliance to Financial Accounting Standard 2. Basis for the measurement and preparation of financial statements 3. Recognition of revenues and expenses 4. Fixed assets 5. Financial instruments
9. Pengungkapan transaksi pihak berelasi Hal-hal yang diungkapkan antara lain: 1. Nama pihak berelasi, serta sifat dan hubungan dengan pihak berelasi 2. Nilai transaksi beserta persentasenya terhadap total pendapatan dan beban terkait 3. Jumlah saldo beserta persentasenya terhadap total aset atau liabilitas 4. Syarat dan ketentuan transaksi dengan pihak berelasi	414-416 415-416 415-416 415-416 347	9. Disclosure on transaction with related parties Disclosure of, among others: 1. Name of related party, and nature of relation with related party 2. Amount of transaction and its percentage to total related revenues and expenses 3. Total balance of transaction and its percentage to total assets or liabilities 4. Terms and condition of transaction with related parties

Indeks untuk Bapepam-LK

Index for Bapepam-LK (Indonesia Capital Market & Financial Institution Supervisory Agency)

Materi & Penjelasan	Halaman Page	Subject & Explanation
10. Pengungkapan yang berhubungan dengan Perpajakan.	356	10. Disclosure related to taxation
Hal-hal yang harus diungkapkan:		Issues that should be disclosed:
1. Penjelasan hubungan antara beban (penghasilan) pajak dan laba akuntansi	356	1. Explanation on the relation between tax expenses (benefit) and accounting/book profit
2. Rekonsiliasi fiskal dan perhitungan beban pajak kini	372	2. Fiscal reconciliation and calculation of current tax.
3. Pernyataan bahwa Laba Kena Pajak (LKP) hasil rekonsiliasi menjadi dasar dalam pengisian SPT Tahunan PPh Badan.	372	3. Statement that the amount of Taxable Profit as calculated through reconciliation is in accordance with the Tax Return.
4. Rincian aset dan liabilitas pajak tangguhan yang diakui pada laporan posisi keuangan untuk setiap periode penyajian, dan jumlah beban (penghasilan) pajak tangguhan yang diakui pada laporan laba rugi apabila jumlah tersebut tidak terlihat dari jumlah aset atau liabilitas pajak tangguhan yang diakui pada laporan posisi keuangan.	372	4. Details of deferred tax assets and liabilities recognized on the financial position (balance sheet) for each reporting period, and the amount of deferred tax expenses (benefit) recognized in the profit/loss statement in the event that the amount is not recognizable from the amount of deferred tax assets and liabilities presented on the financial position (balance sheet)
5. Pengungkapan ada atau tidak ada sengketa pajak	371	5. Disclosure of whether or not there is a tax dispute.
11. Pengungkapan yang berhubungan dengan Aset Tetap.	349	11. Disclosure related to Fixed Assets.
Hal-hal yang harus diungkapkan:		Issues that should be disclosed:
1. Metode penyusutan yang digunakan	349	1. Depreciation method used
2. Uraian mengenai kebijakan akuntansi yang dipilih antara model revaluasi dan model biaya	349	2. Description of the selected accounting policies between the revaluation model and cost model
3. Metode dan asumsi signifikan yang digunakan dalam mengestimasi nilai wajar aset tetap (model revaluasi) atau pengungkapan nilai wajar aset tetap (model biaya)	349	3. The methods and significant assumptions used in estimating the fair value of fixed assets (revaluation model) or disclosure of the fair value of fixed assets (cost model)
4. Rekonsiliasi jumlah tercatat bruto dan akumulasi penyusutan aset tetap pada awal dan akhir periode dengan menunjukkan: penambahan, pengurangan dan reklasifikasi.	380	4. Reconciliation of the gross book value and accumulated depreciation of fixed assets at the beginning and end of the reporting period, showing any addition, reduction and reclassification.
12. Perkembangan Terakhir Standar Akuntansi Keuangan dan Peraturan Lainnya.	339	12. Updates on Financial Accounting Standards and Other Regulations.
Uraian mengenai SAK/peraturan yang telah diterbitkan tetapi belum berlaku efektif, yang belum diterapkan oleh perusahaan, dengan mengungkapkan:		Description of Financial Accounting Standard (SAK)/regulation that have been issued but not yet in force, and not yet implemented by the company, by disclosing:
1. Jenis dan tanggal efektif SAK/peraturan baru tersebut;	342	1. The type and effective date of the new SAK/regulation
2. Sifat dari perubahan yang belum berlaku efektif atau perubahan kebijakan akuntansi; dan	342	2. The nature of changes not yet effective or changes to the accounting policies; and
3. Dampak penerapan awal SAK dan peraturan baru tersebut atas laporan keuangan.	342	3. Impact of the early implementation of the new SAK/ regulation on the financial statements
13. Pengungkapan yang berhubungan dengan Instrumen Keuangan	409	13. Disclosures relating to Financial Instruments
Hal-hal yang harus diungkapkan:		Issues that should be disclosed:
1. Persyaratan, kondisi dan kebijakan akuntansi untuk setiap kelompok instrumen keuangan	409	1. Terms, conditions and accounting policies for each class of financial instruments
2. Klasifikasi instrumen keuangan	409	2. Classification of financial instruments
3. Nilai wajar tiap kelompok instrumen keuangan	409	3. The fair value of each class of financial instruments
4. Penjelasan risiko yang terkait dengan instrumen keuangan: risiko pasar, risiko kredit dan risiko likuiditas	409	4. Explanation of the risks associated with financial instruments: market risk, credit risk and liquidity risk
5. Tujuan dan kebijakan manajemen risiko keuangannya	409	5. Objectives and policies of financial risk management
14. Penerbitan laporan keuangan	442	14. Publication of financial statements
Hal-hal yang diungkapkan antara lain:		Issues to be disclosed include:
1. Tanggal laporan keuangan diotorisasi untuk terbit; dan	442	1. The date that the financial statements is authorized to be published; and
2. Pihak yang bertanggung jawab mengotorisasi laporan keuangan	442	2. The party responsible to authorize the published financial statements
n.a : not applicable		

Informasi Perusahaan
Corporate Information

Contact/Correspondence Address
Corporate Communications
Management Building Ground Floor
Garuda City
Soekarno-Hatta International Airport
Cengkareng 19120
Indonesia
Tel. 62 21 2560 1090
Fax. 62 21 2560 1068
Email : corpcomm@garuda-indonesia.com

Registered Office
Jl. Kebon Sirih No. 44
Jakarta 10110
Indonesia

Pencatatan Saham
Stock Listing
Sejak tahun 2011 di Indonesia Stock Exchange dengan *Stock Code* "GIAA"

Since 2011 on the Indonesia Stock Exchange with Stock Code "GIAA"

Biro Administrasi Efek
Share Registrar Bureau
PT Datindo Entrycom
Jl. Jend. Sudirman 34-35
Jakarta 10220

Kantor Akuntan Publik
Independent Public Accountants
Osman Bing Satrio & Rekan
Registered Public Accountants
License No. KMK No. 758/KM.1/2007
The Plaza Office Tower 32nd Floor
Jl. M.H. Thamrin Kav 28-30
Jakarta 10350, Indonesia

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk

Contact/Correspondence Address
Corporate Communications
Management Building Ground Floor
Garuda City
Soekarno-Hatta International Airport
Cengkareng 19120
Indonesia
Tel. 62 21 2560 1090
Fax. 62 21 2560 1068
Email : corpcomm@garuda-indonesia.com

Registered Office
Jl. Kebon Sirih No. 44
Jakarta 10110
Indonesia
Tel. 62 21 231 1355
Fax. 62 21 231 1223