

GARUDA DIMILIKI PUBLIK

By : Berton Manurung

Company Profile

Sejarah perkembangan komersial di Indonesia tidak dapat dipisahkan dari masa-masa perjuangan rakyat Indonesia dalam usaha mempertahankan kemerdekaan Indonesia. Sejarah ini dimulai ketika pada tahun 1948, guna menunjang mobilitas pemimpin pemerintahan, Presiden Soekarno menghimbau kepada para pengusaha dan rakyat Aceh untuk bersama-sama menghimpun dana guna pembelian pesawat terbang. Maka terkumpul uang membeli satu jenis pesawat dengan tipe Douglas DC-3 Dakota yang kemudian diberikan registrasi RI-001 diberi nama "Seulawah" yang berarti "Gunung Emas". Pada saat bersamaan, Pemerintah Burma tengah memerlukan angkutan udara. Dalam rangka menutupi beban operasional, maka diputuskan pesawat RI-001 disewakan kepada pemerintah Burma. Akhirnya, pada tanggal 26 Januari 1949 pesawat RI-001 tersebut diterbangkan dari Calcutta ke Rangoon dan diberikan nama "Indonesian Airways".

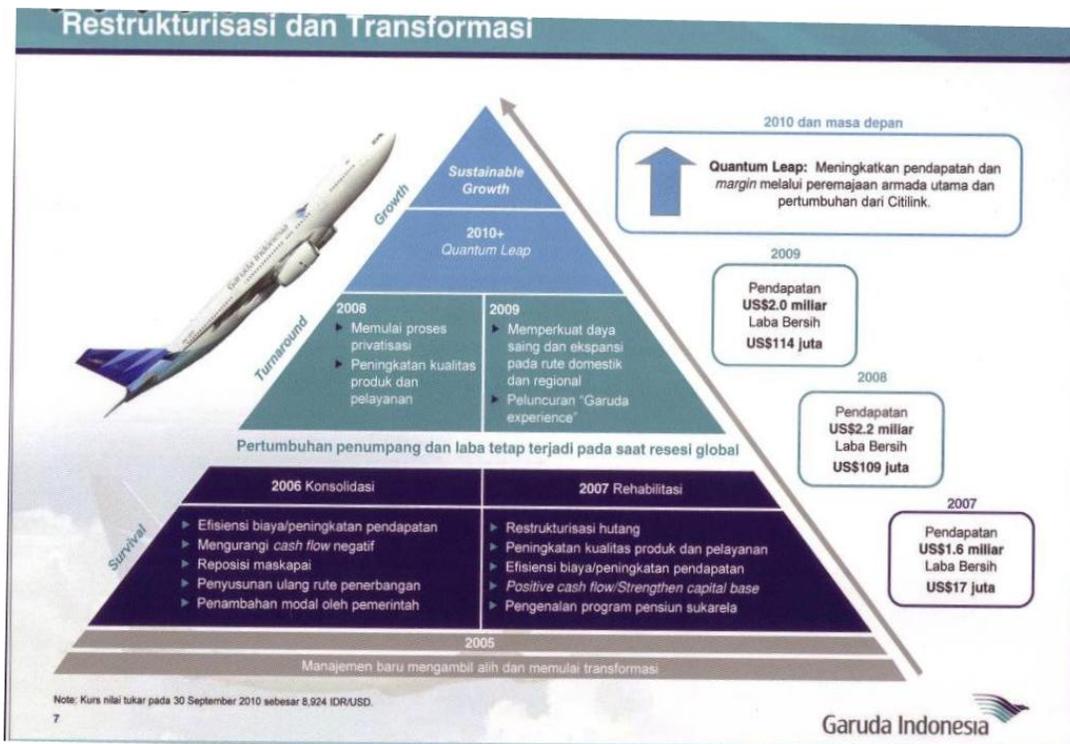
Adapun nama "Garuda" diberikan oleh Presiden Soekarno sendiri berasal dari kurtipan sajak Belanda gubahan pujangga terkenal saat itu, Noto Soeroto: "*Ik ben Garuda, Vishnoe's vogel, die zijn vlegels uitslaat hoog boven uw einladen*", yang artinya "Aku adalah Garuda, burung milik Wisnu yang membenteng sayapnya menjulang tinggi diatas kepulauanmu". Garuda Indonesia kemudian resmi menjadi Perusahaan Negara pada tahun 1950, dimana pada saat itu Garuda Indonesia memiliki 38 buah pesawat yang terdiri dari 22 jenis DC3, 8 pesawat laut Catalina dan 8 pesawat jenis Convair 240. Armada perusahaan terus berkembang, hingga akhirnya pada tahun 1956, untuk pertama kalinya Garuda Indonesia membawa penumpang jamaah haji Ke Mekkah. Pada tahun 1961, pesawat jenis turboprop Lockheed Electras bergabung dengan armada Garuda Indonesia. Garuda Indonesia memulai perjalanannya ke Eropa pada tahun 1965 dengan tujuan akhir di Amsterdam.

Sepanjang tahun 80an, armada Garuda Indonesia dan kegiatan operasionalnya mengalami restrukturisasi besar-besaran yang menuntut perusahaan merancang pelatihan yang menyeluruh bagi karyawannya dan mendorong perusahaan mendirikan Pusat Pelatihan Karyawan, Garuda Training Center yang terletak di Jakarta Barat. Selain Pusat Pelatihan, Garuda Maintenance Facility (GMF) di bandara internasional

Soekarno-Hatta di masa itu. Sejak tahun 2005 tim manajemen yang baru mulai membuat perencanaan bagi masa depan Garuda Indonesia. Di bawah kendali manajemen baru, Garuda Indonesia melaksanakan evaluasi ulang dan restrukturisasi perusahaan secara menyeluruh dengan tujuan meningkatkan efisiensi kegiatan operasional, membangun kembali kekuatan keuangan, menambah tingkat kesadaran para karyawan dalam memahami pelanggan, dan membangkitkan semangat Garuda Indonesia. Pada tahun 2006 perusahaan mulai melakukan efisiensi biaya atau meningkatkan pendapatan perusahaan, mengurangi cash flow negatif, mengurangi masa pakai pesawat dan menambah armada serta melakukan penjadwalan ulang rute penerbangan, selain itu di tahun 2006 perusahaan juga minta penambahan anggaran dari pemerintah untuk biaya operasional perusahaan.

Pada tahun 2007, perusahaan melakukan beberapa langkah yang disebut juga tahap Rehabilitasi yaitu restrukturisasi hutang baik yang berada didalam negeri maupun di luar negeri, perusahaan juga berusaha meningkatkan kualitas dari produk dan pelayanan yang prima kepada para konsumen, melakukan efisiensi biaya sehingga meningkatkan pendapatan perusahaan, selain itu juga perusahaan melakukan program pensiun dini atau sukarela kepada para karyawan hal ini dilakukan untuk memberikan pelayanan yang prima kepada konsumen. Di tahun tersebut perusahaan membukukan pendapatan berjumlah US\$1.6 miliar dan mencatatkan laba bersih sebanyak US\$17 juta. Pada tahun 2008 dan 2009 perusahaan memasuki masa Turnaround dimana di tahun 2008 perusahaan sudah memulai proses privatisasi dimana perusahaan sudah tidak tergantung lagi kepada pemerintah mengenai pendanaan untuk operasionalnya, selain itu juga perusahaan semakin meningkatkan kualitas dari produknya dan memberikan pelayanan yang semakin prima kepada para konsumen setianya. Di tahun 2008 perusahaan membukukan pendapatan sebanyak US\$2.2 miliar dan mencatatkan laba bersih sebesar US\$109 juta.

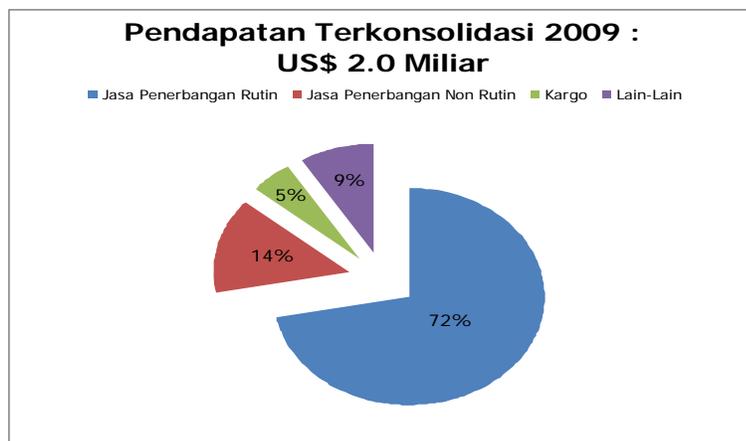
Di tahun 2009 perusahaan semakin memperkuat daya saingnya dan melakukan ekspansi pada rute domestik dan regional. Hal ini dapat dilihat semakin bertambahnya jumlah armada yang dimiliki perusahaan sebanyak 84 armada dengan usia armada 8.8 tahun, dengan jumlah penerbangan nasional sebanyak 31 daerah dan 18 rute perjalanan internasional dengan jumlah penumpang yang terangkut sebanyak 12 juta baik nasional maupun internasional, sehingga di tahun tersebut Garuda Indonesia memperoleh pendapatan sebesar US\$2.0 miliar dan laba bersih US\$114 juta.



Sumber : PT Garuda Indonesia

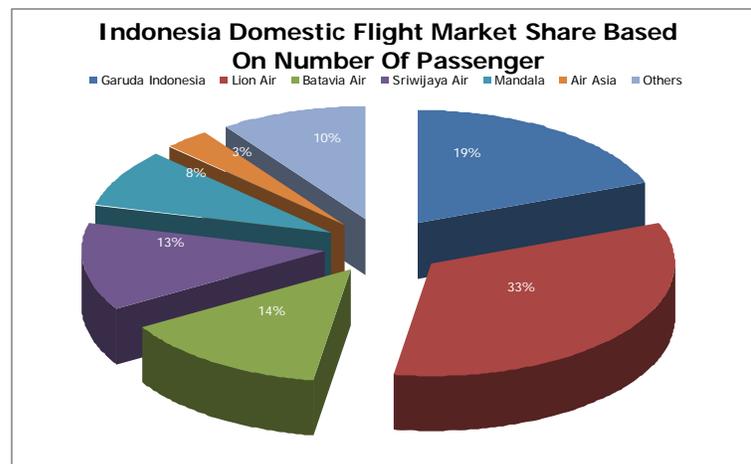
Unit Usaha dan Prospek Bisnis

Untuk mendukung kegiatan operasionalnya, Garuda Indonesia memiliki 4 anak perusahaan yang fokus pada produk/jasa pendukung bisnis perusahaan induk, yaitu PT Abacus Distribution System Indonesia, PT Aerowisata, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia dan PT Aero System Indonesia. Selain fokus di jasa penerbangan rutin PT Garuda juga memiliki unit jasa dalam beberapa bidang seperti jasa pengiriman barang (cargo), Citilink Garuda yang melayani penebangan dengan Low Cost Carrier (LCC), selain itu Garuda juga melayani layanan tidak berjadwal seperti layanan keberangkatan haji dan penerbangan carter yang disediakan dibawah brand Garuda Indonesia. Perseroan juga memberikan layanan kelebihan bagasi dan pengantaran surat dan dokumen.



Sumber : PT Garuda Indonesia

Dengan jumlah penduduk Indonesia yang mencapai 230 juta orang dan pertumbuhan penduduk yang semakin tinggi maskapai penerbangan Garuda Indonesia menduduki posisi ke-2 dalam beberapa maskapai yang terdaftar di Kementerian Perhubungan, yang ini disebabkan pihak perusahaan lebih mengutamakan konsumen kelas atas tidak fokus atau mengembangkan pelayanan penerbangan untuk konsumen kelas menengah ke bawah. Maskapai penerbangan terjadwal yang menduduki posisi 1 sampai ke-5 yaitu : Lion Air dengan jumlah pemakai sebesar 33,4%, Garuda Indonesia dengan jumlah konsumen sebanyak 19,2%, Batavia Air dengan jumlah konsumen sebanyak 13,9%, Sriwijaya Air dengan jumlah konsumen sebanyak 12,5%, dan maskapai Mandala Air dengan jumlah konsumen sebanyak 8,1 %.



Sumber : Kementerian Perhubungan,2009

Pada tahun mendatang, Garuda Indonesia akan meningkatkan dan mengoptimalkan pelayanannya kepada konsumen menengah bawah melalui salah satu anak usaha yaitu Citilink. Tindakan atau kebijakan ini akan berdampak pada penetrasi penerbangan domestik yang masih sangat rendah sehingga meningkatkan nilai perusahaan di masa mendatang.

Di pasar internasional Garuda Indonesia berada di posisi ke-2 dengan sebesar 14% dari total konsumen internasional, sedangkan untuk posisi pertama ditempati maskapai penerbangan Air Asia yang menguasai pangsa pasar internasional sekitar 21% hal ini di karenakan Air Asia berfokus ke Low Cost Carrier sehingga banyak konsumen yang menggunakan maskapai tersebut. Tapi untuk tahun mendatang pihak manajemen menargetkan dapat merebut pangsa pasar internasional dan merebut posisi pertama, hal ini di dukung oleh armada pesawat yang baru, meraih gelar 4 bintang dari skytrax dan

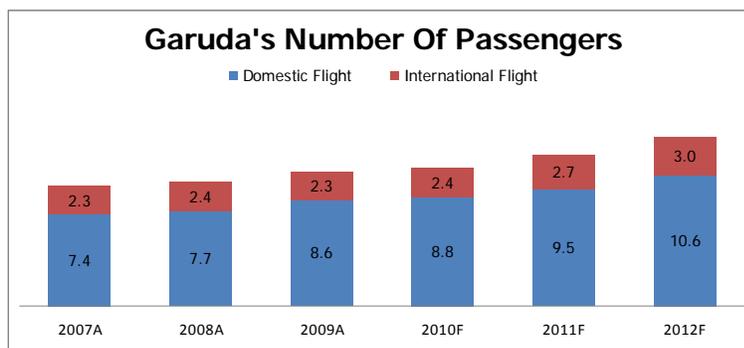
fokus ke maskapai penerbangan yang berbasis LCC sehingga konsumen banyak menggunakan Garuda untuk melakukan penerbangan ke luar negeri.



Sumber : Kementerian Perhubungan, 2009

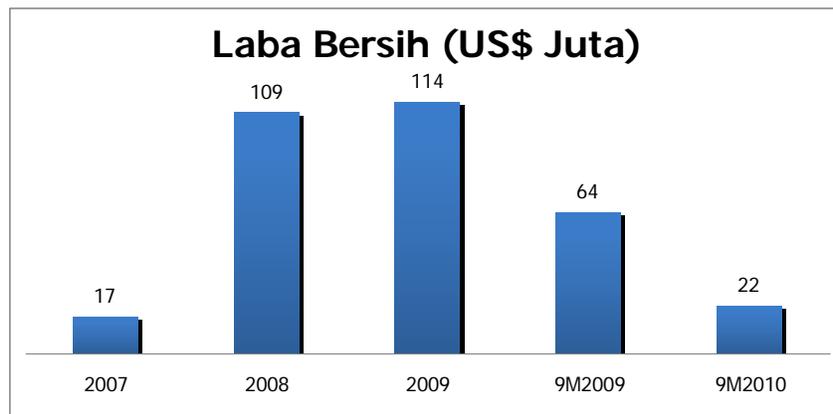
Analisis Keuangan

Krisis global yang masih dirasakan hingga tahun 2009 membuat industri penerbangan mengalami penurunan dalam permintaan penumpang maupun cargo internasional sebesar 2,9 % dan 11% sehingga berdampak juga terhadap penerbangan nasional. Jumlah wisatawan yang masuk ke Indonesia melalui berbagai bandara yang ada menunjukkan peningkatan sebesar 14,3% dari 6,23 juta pada 2008 menjadi 6,32 juta pada tahun 2009. Di tahun 2010 pihak manajemen menargetkan peningkatan jumlah penerbangan baik dari segi domestik maupun internasional yaitu sebesar 8,6 juta pada tahun 2009 menjadi 8,8 juta untuk penerbangan domestik dan sebesar 2,3 juta pada tahun 2009 menjadi 2,4 juta pada tahun 2010 untuk penerbangan internasional.



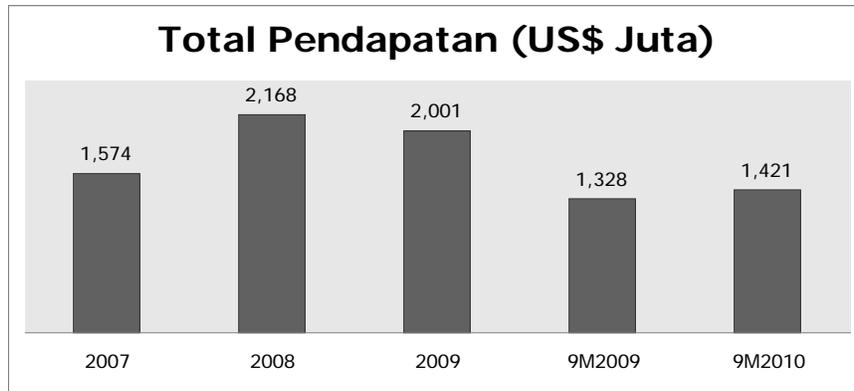
Sumber : PT Garuda Indonesia

Dengan meningkatnya jumlah penerbangan baik domestik maupun internasional akan berdampak pada kinerja keuangan perusahaan yang membaik, ini dapat dilihat dari laba yang diperoleh perusahaan meningkat dari US\$109 juta pada tahun 2008 menjadi US\$ 114 juta, tetapi dalam 9 bulan pertama pihak laba perusahaan mengalami penurunan hal ini dilakukan pihak manajemen untuk mereposisi hutang perusahaan dan menambah armada pesawat untuk meningkatkan pelayanan kepada para konsumen setianya. Di 9 bulan awal pada tahun 2010 perusahaan memperkirakan jumlah pendapatan perusahaan juga mengalami penurunan hal ini disebabkan pihak manajemen masih meninjau ulang hutang-hutang perusahaan kepada pihak ketiga, selain membayar hutang perusahaan juga memperkirakan penurunan laba disebabkan dengan semakin meningkatnya harga minyak dunia dan pembelian beberapa armada baru.



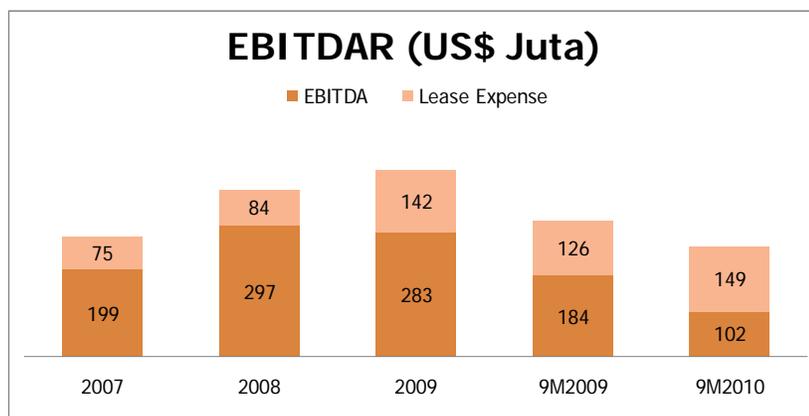
Sumber : PT Garuda Indonesia

Untuk pendapatan yang di dapat pihak perusahaan mengalami penurunan sebesar 7,7% dari Rp 19.350 miliar tahun 2008 menjadi 17.860 miliar ditahun 2009 antara disebabkan oleh penurunan pendapatan dari penerbangan berjadwal sebesar 9,4 % dan penurunan pendapatan lainnya sebesar 5,3%. Selain mengalami penurunan pendapatan dari perbangan berjadwal pihak manajemen mencatatkan kenaikan dari pendapatan penerbangan borongan sebesar 1% menjadi Rp 2.491 miliar di tahun 2009. Pihak perusahaan memperkirakan hal ini tidak akan berlangsung lama, di tahun 2010 pihak manajemen berkeyakinan bahwa pendapatan perusahaan akan mengalami peningkatan biarpun tidak naik secara signifikan hal ini didukung dengan peremajaan pesawat, penambahan rute penerbangan baik domestik maupun internasional, dan fokus ke konsumen kelas menengah kebawah.



Sumber : PT Garuda Indonesia

Untuk laba sebelum pajak dan bunga pihak perusahaan mengalami penurunan sebesar 14,9% menjadi Rp 876 miliar ini disebabkan akibat dari penurunan beban lain-lain dan peningkatan perolehan laba bersih perusahaan asosiasi sebesar Rp 9 miliar di tahun 2008 menjadi Rp 13 miliar di tahun 2009. Untuk tahun 2010 perusahaan memperkirakan penurunan laba perusahaan sebelum pajak menjadi Rp 9.18 miliar.



Sumber : PT Garuda Indonesia

PELEPASAN SAHAM

Setelah membukukan laba selama tiga tahun terakhir pihak manajemen berencana untuk melakukan Initial Public Offering atau pelepasan saham perdana kepada publik (IPO), jumlah saham yang akan dilepas oleh pihak manajemen kepada publik sebanyak 9.362.429.500 lembar yang terdiri dari 30% milik perseroan dan 10% milik Bank Mandiri dengan kisaran harga antara Rp 750 – Rp 1100. Kementerian BUMN memutuskan harga perdana saham Garuda sebesar Rp 750, dengan harga saham sebesar Rp 750 bisa dikatakan saham Garuda terlalu murah hal ini dapat dilihat dari laba sebelum bunga, pajak, depresiasi, dan amortisasi dengan industri sejenis. Dikatakan murah karena prospek perusahaan kedepannya akan sangat menjajikan, sebab dengan

geografi Indonesia yang berkepulauan, memungkinkan transportasi diutamakan dengan menggunakan pesawat terbang, selain itu juga perusahaan semakin giat merambah pasar internasional dengan membuka berbagai jalur baru penerbangan internasional salah satu membuka jalur penerbangan ke India yang sedang dijajaki oleh pihak manajemen. Selain itu dengan harga sebesar Rp 750 per lembar saham akan mudah diserap oleh para investor baik nasional maupun internasional, selain akan mudah dimiliki investor dengan harga tersebut alasan lainnya ialah industri penerbangan di Indonesia terbilang unik karena belum ada transportasi yang lebih cepat dibanding penerbangan bila bepergian antarpulau. Pihak manajemen berencana menggunakan hasil pelepasan saham perdana ini untuk melakukan peremajaan armada pesawat sehingga akan memberikan pelayanan yang optimal kepada para konsumen setia Garuda Indonesia.

RINGKASAN KINERJA KEUANGAN

(US \$ juta)	2007	2008	2009	9M 2009	9M 2010
Pendapatan Penumpang	1,141	1,576	1,430	1,056	1,180
Pendapatan Kargo	90	106	94	67	95
Pendapatan Haji	169	257	262	44	-
Lain-lain	174	229	215	161	146
Total Revenue	1,574	2,168	2,001	1,328	1,421
Beban Bahan Bakar	512	831	559	360	462
Beban Perawatan dan Perbaikan	122	124	121	81	98
Beban Promosi, Penjualan, dan ticketing	144	175	183	1,325	140
User Charges and Station Charges	124	147	159	106	111
Lain-Lain	397	511	554	335	359
EBITDAR	274	381	425	310	251
Depresiasi dan Amortisasi	(117)	(145)	(180)	(137)	(135)
Beban Sewa Pesawat	(75)	(84)	(142)	(103)	(149)
Beban Bunga Bersih	(42)	(30)	(19)	(18)	(9)
Lain - Lain	(4)	(9)	(4)	2	2
Extraordinary Itemc	(20)	(3)	34	11	61
Reported Net Income	17	109	114	64	22
Total Aset	1,339	1,715	1,659	1,614	1,594
Total Kewajiban	1,477	1,556	1,298	1,415	1,240
Total E kuitas	(138)	159	361	199	354

Sumber : PT Garuda Indonesia