

Laporan Keberlanjutan

Sustainability Report

2014



Inovasi & Transformasi Menuju Keberlanjutan

**Innovation & Transformation
toward Sustainability**

Daftar Isi

Contents

2

Sambutan Direktur Utama

Message from the President Director

10

Tentang KAI

KAI In Brief

28

KAI dan Transportasi Berkelanjutan

Indonesia

*KAI and Sustainable Transportation
in Indonesia*

56

Keselamatan Berkereta Api

Railway Safety

74

Ketepatan Waktu, Pelayanan dan Kenyamanan

Punctuality, Service and Comfort

82

Mengelola Keberlanjutan Lingkungan

Managing A Sustainable Environment

96

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

Corporate Social Responsibility

112

Transformasi Insan Kereta Api

Railway Man Transformation

138

Tata Kelola KAI

KAI Governance

Tentang KAI KAI In Brief

10

Area Operasi Operation Area

14

Visi, Misi, Tata Nilai Perusahaan

16

Vision, Mission, Corporate Values

Jejak Langkah Milestones

18

Peristiwa Penting 2014 2014 Event Highlights

20

Penghargaan dan Sertifikasi 2014

26

Awards and Certifications 2014

KAI dan Transportasi Berkelanjutan Indonesia

28

KAI and Sustainable Transportation in Indonesia

Inovasi Berkelanjutan

40

Sustainable Innovation

46

KAI Access

Keselamatan Berkereta Api

56

Railway Safety

Perangkat untuk Meningkatkan Kinerja Keselamatan

61

Tools to Enhance Safety Performance

Pengembangan Sistem Manajemen Keselamatan

63

dan Kesehatan Kerja

Development of Occupational Health and Safety

Management System

Locomotive Tracking System

65

Kinerja Keselamatan Kereta Api di 2014

66

Railway Safety Performance in 2014

Kinerja Kesehatan dan Keselamatan Kerja

69

Occupational Health & Safety Performance

Sistem Pencegah Pelanggaran Sinyal (GARANSI)

72

Signal Violation Prevention System (GARANSI)

| | |
|---|-----------|
| Ketepatan Waktu, Pelayanan dan Kenyamanan | 74 |
| Punctuality, Service and Comfort | |
| Ketepatan waktu Punctuality | 76 |
| Pelayanan dan Kenyamanan | 77 |
| Service and Comfort | |
| Menuju Stasiun untuk Kebutuhan Khusus | 81 |
| Towards Stations for Special Needs | |
| Mengelola Keberlanjutan Lingkungan dan Sosial | 82 |
| Managing A Sustainable Environment | |
| Kepatuhan Compliance | 85 |
| Penggunaan Material Material Use | 86 |
| Penggunaan dan Efisiensi Energi | 87 |
| Energy Use and Efficiency | |
| Optimalisasi Daya Lokomotif Optimization of Locomotive Power | 89 |
| Toilet Ramah Lingkungan (TRL) di Semua Kelas Kereta | 95 |
| Environmentally Friendly Toilet Systems on Every Class of Passenger Train | |

| | |
|--|------------|
| Tanggung Jawab Sosial Perusahaan | 96 |
| Corporate Social Responsibility | |
| Transformasi Insan Kereta Api | 112 |
| Railway Man Transformation | |
| Sistem Informasi SDM HR Information System | 118 |
| Meningkatkan Kompetensi <i>Railway Man</i> | 118 |
| Increasing the Competence of Railway Man | |
| Keberagaman dan Kesempatan yang Setara | |
| Diversity and Equal Opportunity | |
| Profil Perempuan-Perempuan Insan KAI Penuh Dedikasi | 124 |
| Profiles of the Fully Dedicated Women Employees of KAI | 129 |

| | |
|---------------------------------------|------------|
| Tata Kelola KAI KAI Governance | 138 |
| Tata Kelola Keberlanjutan | 140 |
| Sustainable Governance | |
| Pedoman Etika Code of Ethics | 144 |
| Pencapaian Tata Kelola KAI | 149 |
| KAI GCG Achievements | |
| Tentang Laporan Keberlanjutan KAI | 158 |
| About KAI Sustainability Report | |
| Indeks GRI | 166 |
| Index GRI | |

Sambutan Direktur Utama

Message from the President Director

Kami telah melakukan berbagai inovasi secara masif pada hampir semua aspek di Perusahaan, serta menetapkan pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi sebagai syarat mutlak untuk mencapai efisiensi dan efektivitas bisnis, sehingga KAI mampu bertransformasi secara pasti dan meyakinkan.

We have been doing massive innovations almost in every aspects within the Company, and had established the use of information and communication technology as the key requirements to obtain business efficiency and effectiveness, which brings certainty to the transformation of KAI.

Pemangku Kepentingan yang Terhormat,

Tahun ini, untuk pertama kalinya kami menerbitkan Laporan Keberlanjutan KAI. Laporan ini merupakan salah satu perwujudan dari komitmen kami untuk menjadikan transparansi tata kelola sebagai budaya perusahaan di KAI. Kandungan utama dari laporan ini adalah upaya dan pencapaian yang telah kami raih untuk menciptakan keseimbangan harmonis faktor ekonomi, lingkungan hidup, dan sosial (*profit, planet, people*) dalam pengelolaan bisnis. Tujuan akhirnya adalah keberlanjutan bisnis. [G4-1]

Dear Stakeholders,

This year, for the first time we publish KAI sustainability report. This report is the realization of our commitment to make governance transparency to become KAI's corporate culture. The main contents in this report are our effort and achievement to create harmony between economy, environment and social factors or profit, planet and people, in managing business. Its ultimate objective is business sustainability. [G4-1]



Edi Sukmoro
Direktur Utama
President Director

Sambutan Direktur Utama

Message from the President Director

Kinerja kami sepanjang 2014 sangatlah menggembirakan. Kinerja finansial menunjukkan peningkatan yang signifikan. Pendapatan total perusahaan telah naik sebesar 21,86% dibandingkan tahun sebelumnya, sementara pertumbuhan laba bersih lebih besar lagi yaitu mengalami kenaikan sebesar 68,39%. Sebuah indikasi adanya pengelolaan bisnis yang semakin efisien.

Salah satu tantangan terbesar kami adalah dalam hal pengelolaan aset nonproduksi, dalam hal ini aset properti. Identifikasi yang telah kami lakukan menunjukkan bahwa nilai potensi aset nonproduksi tersebut mencapai Rp14 triliun, dengan luas mencapai 270 juta meter persegi. Namun tidak semua aset potensial tersebut memiliki kejelasan status hukum. Sepanjang perjalanan perusahaan selama 150 tahun, telah terjadi pengambilalihan aset oleh pihak lain, digunakan tanpa izin atau kontrak, terbengkalai, atau bentuk lain penyalahgunaan aset.

Kami berusaha keras untuk kembali mengambil alih aset-aset yang teridentifikasi sebagai milik KAI tersebut. Identifikasi dan registrasi aset telah kami lakukan secara sangat komprehensif. Penelusuran bukti-bukti kepemilikan aset juga telah kami lakukan, bahkan sampai ke negara Belanda. Setelah aset dapat diselamatkan, proses penataan dilakukan secara sistematis, agar aset dapat dimanfaatkan secara optimal. Berbagai bentuk kerja sama untuk mengoptimalkan pemanfaatan aset, baik dengan anak perusahaan maupun dengan pihak lain telah dikembangkan dan diterapkan secara konsisten.

Sampai saat ini, dari seluruh aset non produksi yang telah teridentifikasi, setengahnya telah memiliki status hukum kepemilikan yang jelas dan sah. Kami yakin, melalui upaya sistematis, berkesinambungan, dan tiada kenal

Our performances throughout 2014 was very good. The financial performance showed significant improvement. Company's total revenue is increased by 21.86% compared to previous year, while net revenue increased even higher of 68.93%. This indicates more sound business management.

One of our biggest challenge was managing non-production asset, in this case it was property asset. Our initial identification showed that the potential value of such non-production asset may reached Rp14 trillion, with total land area of 270 million sqm. But not all of potential asset has clear legal status. Throughout 150 years of Company's journey, there were asset that had been taken over by other parties, used without authorization or contract, abandoned, or otherwise misused.

We work hard to reclaim asset which identified belong to KAI. We have identified and registered asset comprehensively. Effort to trace the proof of asset ownership had been done, even to Netherlands. After asset is secured, it can be managed systematically, then it can be utilized optimally. Many form of cooperation to optimize use of asset, both by subsidiary or with other parties, has been established and developed consistently.

To date, from all non-production asset that has been identified, half of them already has clean and clear legal status. We are sure, by systematic, continuous, and tireless effort, all of the asset can be reclaimed. This is a form of our

lelah, seluruh aset tersebut akan dapat kami ambil alih kembali. Hal ini merupakan bentuk tanggung jawab kami terhadap para pemangku kepentingan kami. Tujuan akhir dari pengambilalihan dan pemanfaatan aset tersebut adalah untuk memberikan layanan yang lebih baik kepada para pengguna jasa dan sekaligus mendapatkan manfaat finansial.

Tantangan utama lainnya adalah berkaitan dengan inovasi. Selama lima tahun terakhir, kami telah melakukan inovasi secara masif pada hampir semua aspek di perusahaan. Inovasilah yang telah membuat KAI bertransformasi secara pasti dan meyakinkan. Kami telah menetapkan bahwa pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi (ICT) adalah syarat mutlak untuk mencapai efisiensi dan efektivitas bisnis.

Saat ini pemanfaatan ICT telah membawa hasil sangat baik. Salah satu contohnya adalah Aplikasi KAI Access yang telah diunduh dan dimanfaatkan oleh hampir satu juta pelanggan KAI. Layanan ini telah sangat memudahkan pelanggan dalam memanfaatkan jasa angkutan penumpang kereta api. Kami juga telah melakukan inovasi berbasis ICT pada pengelolaan sumber daya manusia, manajemen operasional, sistem tiket, keselamatan berkereta api, sistem pelayanan dan pada berbagai aspek bisnis lainnya.

Pencapaian yang tinggi dari berbagai inovasi tersebut tidak membuat kami merasa puas. Perusahaan bertekad untuk terus melanjutkan dan menyempurnakan inovasi yang telah dirintisnya. Hal yang dapat kami banggakan adalah bahwa hampir semua inovasi tersebut dilakukan secara internal oleh insan-insan KAI. Sebuah indikasi bahwa insan-insan perkeretaapian di Indonesia sangatlah mumpuni untuk membentuk dan menerapkan sebuah sistem yang sarat dengan teknologi.

responsibility to our stakeholders. The ultimate aim in asset utilization is to provide better service to customers as well as to obtain financial benefit from it.

The other challenge is related to innovation. For the past five years, we have been doing massive innovation almost in every aspects within the Company. It is the innovation that brings certainty to the transformation of KAI. We had established the use of information and communication technology (ICT) as a key requirements to obtain business efficiency and effectiveness.

Today the use of ICT brings a very good result. As one example is KAI Access Application that had been downloaded and used by almost one million of KAI customers. This service provides easiness for customers to use train transportation services. We also made ICT based innovation for human resource management, operational management, service system and many other business aspects.

The high achievement in innovation will not satisfy us. The Company committed to continuing and improving the innovation that had been initiated. What made us proud is that almost all of such innovation was internally generated by KAI employee itself. This indicates that the railway man in Indonesia are capable of developing and implementing a system full of technology.

Sambutan Direktur Utama

Message from the President Director

Disisi lain, misi perusahaan telah menetapkan empat pilar utama di KAI, yaitu keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan kenyamanan. Tiga pilar terlahir telah mengalami peningkatan kinerja secara signifikan. Untuk pilar keselamatan, kami masih menghadapi berbagai tantangan. Peristiwa luar biasa hebat masih saja terjadi dan pada kondisi tertentu berada di atas batas toleransi yang telah kami tetapkan.

Untuk itu, tahun ini kami telah melakukan berbagai pelatihan dan pengembangan sumber daya manusia di bidang keselamatan berkereta api. Kami juga telah mulai menerapkan pendekatan yang sistematis dan komprehensif untuk meningkatkan kinerja keselamatan, yaitu dengan diterapkannya Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada berbagai unit bisnis di KAI.

Pengelolaan jejak lingkungan telah menjadi perhatian utama kami. Berbagai upaya untuk mengefisienkan penggunaan energi dan sumber daya telah kami lakukan. Sebuah studi tentang pengelolaan Gas Rumah Kaca telah kami lakukan bekerja sama dengan sebuah lembaga terkemuka di dunia. Saat ini, seluruh kereta api jarak jauh telah dilengkapi dengan sistem toilet ramah lingkungan yang dikembangkan secara internal oleh insan KAI. Hal-hal tersebut kami lakukan untuk mengurangi jejak lingkungan perusahaan.

Sebagai salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN), KAI telah sejak lama menerapkan tanggung jawab sosial perusahaan (CSR). Sebagai BUMN kami wajib melaksanakan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan. Pada dasarnya pelaksanaan CSR di KAI adalah untuk berkontribusi signifikan bagi pengembangan dan pemberdayaan masyarakat.

On the other hand, the Company's mission establishes four main pillars of KAI, namely safety, punctuality, service and comfort. The three pillars has experienced significant improvement. As for safety pillar, we are still facing challenges. Extraordinary accidents still happened and in certain condition was well above tolerance level we set.

For that, we had conducted various training and development for human resource in train safety. We also had started to develop systematic and comprehensive approach to improve our safety performance by implementing Health and Safety Management System in KAI business unit.

Environmental footprint management has become our attention. We conduct many effort to make consumption of energy and resource to be more efficient. A study of Green House Gas had been conducted with a global leading institute. Today, every long haul train is completed with environmentally friendly toilet which internally designed by KAI people. All of those initiatives are took place to reduce Company's footprint.

As one of state owned enterprise (SOE), KAI has been implementing corporate social responsibility (CSR) for a long time. As an SOE we are obliged to implement Partnership Program and Community Development. Basically the implementation of CSR in KAI is to provide significant contribution to the development and empowerment of society.

Selama lima tahun terakhir, banyak pihak telah mengapresiasi KAI yang telah melakukan sebuah lompatan kuantum dan bertransformasi menjadi sebuah perusahaan unggul. Namun, semua upaya yang berkesinambungan masih harus terus diselenggarakan. KAI bertekad untuk terus melanjutkan transformasi untuk menjadi perusahaan yang semakin unggul, modern, berteknologi terkini, serta berkelas dunia.

For the last five years, many organizations appreciates KAI who has experienced quantum leap and transform into an excellent Company. However, those continuous effort is still needed to be implemented. KAI is committed to transform into excellent, modern, latest technological as well as world class Company.



EDI SUKMORO
Direktur Utama
President Director

Sambutan Direktur Utama

Message from the President Director



EDI SUKMORO
Direktur Utama
President Director

A. HERLIANTO
Direktur Operasi
Managing Director of Operations

RONO PRADIPTO
Direktur Pengelolaan Sarana
Managing Director of Rolling Stock

BAMBANG EKO MARTONO
Direktur Komersial
Managing Director of Commerce

SLAMET SUSENO PRIYANTO
Direktur Pengelolaan Prasarana
Managing Director of Infrastructure

**CANDRA PURNAMA**

Direktur Keselamatan dan Keamanan
Managing Director of Safety and Security

HANGGORO BUDI WIRYAWAN

Direktur Logistik dan Pengembangan
Managing Director of Logistic and Development

KURNIADI ATMOSASMITO

Direktur Keuangan
Managing Director of Finance

M. KUNCORO WIBOWO

Direktur SDM, Umum, dan Teknologi Informasi
Managing Director of Human Capital, General
Affairs, and Information Technology

EDDI HARIYADHI

Direktur Aset Tanah dan Bangunan
Managing Director of Land and Building Assets

Tentang KAI

KAI In Brief



Sejarah Singkat KAI

PT Kereta Api Indonesia (Persero), selanjutnya disebut sebagai KAI atau ‘Perseroan’ didirikan pada tanggal 1 Juni 1999 memiliki sejarah panjang di Republik Indonesia. Riwayat KAI dibagi menjadi tiga periode, yaitu masa kolonial, sebagai lembaga pelayanan publik, dan sebagai perusahaan jasa.

KAI At A Glance

PT Kereta Api Indonesia (Persero), hereinafter referred to as KAI or the Company, which was established on June 1, 1999, has a long history in the Republic of Indonesia. The history of KAI is divided into three periods, the colonial period, the company as Public Service Institution, and as Service Company.

Pada masa kolonial, industri perkeretaapian dimulai pada tahun 1864 ketika Namlooze Venootschap Nederlanche Indische Spoorweg Maatschappij memprakarsai pembangunan jalan kereta api dari Semarang ke Surakarta, Jawa Tengah. Sejak itu tiga perusahaan lain berinvestasi membangun jalur-jalur kereta api di dalam dan luar Pulau Jawa. Perusahaan yang terlibat dalam industri kereta api zaman kolonial adalah Staat Spoorwegen, Verenigde Spoorwegenbedrijf, dan Deli Spoorwegen Maatscappij.

Periode perusahaan berorientas pada pelayanan publik dimulai sejak masa awal kemerdekaan Indonesia. Pada tanggal 25 Mei berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963, pemerintah Republik Indonesia membentuk Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada 15 September 1997 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1971, PNKA diubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Dengan status sebagai Perusahaan Negara dan Perusahaan Jawatan, KAI saat itu beroperasi melayani masyarakat dengan dana subsidi dari pemerintah.

Babak baru pengelolaan KAI dimulai ketika PJKA diubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990. Dengan status barunya, Perumka berupaya untuk mendapatkan laba dari jasa yang disediakannya. Untuk jasa layanan penumpang, Perumka menawarkan tiga kelas layanan, yaitu kelas eksekutif, bisnis, dan ekonomi.

Pada tanggal 31 Juli 1995 Perumka meluncurkan layanan kereta api penumpang kelas eksekutif dengan merek Kereta Api Argo Bromo JS-950. Merek ini kemudian dikembangkan menjadi Kereta Api (KA) Argo Bromo Anggrek dan dioperasikan mulai tanggal

During the colonial period, the railway industry established in 1864 when Namlooze Venootschap Nederlanche Indische Spoorweg Maatschappij initiated the construction of a railroad from Semarang to Surakarta, Central Java. Since then, three other companies invested in building railway lines inside and outside Java. Companies involved in the railway industry during the colonial era were Staat Spoorwegen, Verenigde Spoorwegenbedrijf, and Deli Spoorwegen Maatscappij.

The period where the Company served as the public-service oriented company started in the early time after Indonesia's independence. On May 25, 1963 based on Government Regulation No. 22 Year 1963, the Government of the Republic of Indonesia established the State-owned Railway Company (PNKA). On September 15, 1997 based on Government Regulation No. 61 Year 1971, the PNKA was changed and became the Company Railway Bureau (PJKA). With its status as a state enterprise as well as a bureau company, KAI at that period of time served the community with the subsidy from the government.

The new era of KAI management was when PJKA changed into a Public Company Railways (Perumka) based on Government Regulation No. 57 Year 1990. With its new status, Perumka seeks to profit from the services it provides. For passenger services, Perumka offers three classes of service, the executive, business and economy class.

On July 31, 1995, Perumka launched an executive-class passenger service with a brand called Kereta Api Argo Bromo JS-950. This service later developed into a brand Kereta Api (KA) Argo Bromo Anggrek and operated since September 24th, 1997. The operation of KA Argo Bromo

Tentang KAI

KAI In Brief

24 September 1997. Pengoperasian KA Argo Bromo Anggrek mengawali pengembangan KA merek Argo lainnya, seperti KA Argo Lawu, KA Argo Mulia, dan KA Argo Parahyangan.

Untuk mendorong Perumka menjadi perusahaan bisnis jasa, pada tanggal 3 Februari 1998 pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum menjadi Perseroan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998. Dengan status barunya, KAI beroperasi sebagai lembaga bisnis komersial, sedangkan untuk tetap menjalankan sebagian misi pelayanan publik, Pemerintah menyediakan dana *Public Service Organization* (PSO).

Wilayah Operasi KAI

Wilayah operasi Perseroan mencakup Pulau Sumatera dan Jawa-Bali. Wilayah kerja di Pulau Jawa dibagi berdasarkan Daerah Operasi (Daop), sedangkan wilayah kerja di Sumatera dibagi berdasarkan Divisi Regional (Divre).

Di Pulau Jawa, Perseroan memiliki sembilan Daerah Operasi (Daop), yaitu:

1. Daop 1 berkantor pusat di Jakarta
2. Daop 2 berkantor pusat di Bandung
3. Daop 3 berkantor pusat di Cirebon
4. Daop 4 berkantor pusat di Semarang
5. Daop 5 berkantor pusat di Purwokerto
6. Daop 6 berkantor pusat di Yogyakarta
7. Daop 7 berkantor pusat di Madiun
8. Daop 8 berkantor pusat di Surabaya
9. Daop 9 berkantor pusat di Jember

Di wilayah Sumatera Perseroan memiliki tiga Divisi Regional, yaitu:

1. Divisi Regional I berkedudukan di Medan
2. Divisi Regional II berkedudukan di Padang
3. Divisi Regional III berkedudukan di Palembang

Anggrek initiated the development of the "Argo" labels such as KA Argo Lawu, KA Argo Mulia and KA Argo Parahyangan.

To encourage Perumka to become a business service company, on February 3, 1998, the government set the transfer status from Public Company (Perum) into Limited Company (Persero) based on Government Regulation No.19 Year 1998. With its new status, KAI operates as a commercial business organization; as to maintain its mission as public service, the Government provided the Public Service Organization (PSO) fund.

KAI Operation Area

The operation area of the Company includes Sumatera and Java-Bali islands. The operation area in Java is divided based on Operation Area or Daerah Operasi (Daop), while the operation territory in Sumatera is divided based on Regional Division or Divisi Regional (Divre).

In Java, the Company operates nine Operation Area, they are:

1. Daop 1 based in Jakarta
2. Daop 2 based in Bandung
3. Daop 3 based in Cirebon
4. Daop 4 based in Semarang
5. Daop 5 based in Purwokerto
6. Daop 6 based in Yogyakarta
7. Daop 7 based in Madiun
8. Daop 8 based in Surabaya
9. Daop 9 based in Jember

In Sumatera, the Company operates three Regional Division, they are:

1. Regional Division I based in Medan
2. Regional Division II based in Padang
3. Regional Division III based in Palembang

Untuk kepentingan pemeliharaan dan perbaikan kereta api, Perseroan memiliki enam Balai Yasa, yaitu:

1. Balai Yasa Manggarai di Jakarta
2. Balai Yasa Tegal di Tegal
3. Balai Yasa Yogyakarta di Yogyakarta
4. Balai Yasa Gubeng di Surabaya
5. Balai Yasa Pulubrayan di Medan
6. Balai Yasa Lahat di Sumatera Selatan

Produk dan Jasa KAI

1. Angkutan penumpang, yang mencakup angkutan rute jarak jauh, jarak menengah, dan jarak dekat. Untuk jasa angkutan penumpang jarak jauh dibagi menjadi angkutan penumpang kelas eksekutif, bisnis, dan ekonomi. Di wilayah Jabodetabek terdapat angkutan *commuter* untuk penumpang di wilayah tersebut.
2. Angkutan barang, yang mencakup angkutan peti kemas, batu bara, parsel, barang curah, dan barang jenis lain.
3. Pengelolaan properti yang terkait dengan jasa kereta api, yang mencakup pembangunan dan pengelolaan stasiun kereta api, pengembangan perkantoran, pengembangan pusat perbelanjaan, dan pembangunan hotel.
4. Pariwisata berbasis kereta api, yang mencakup jasa paket wisata dan penyewaan transportasi.
5. Restoran, yang mencakup pengelolaan restoran di kereta api (*On Train Services*) dan di stasiun, termasuk jasa katering.
6. Distibusi logistik, yang mencakup jasa logistik *door to door* (multimoda) untuk memberikan pelayanan paripurna dengan dukungan angkutan pra dan lanjutan mencakup layanan pengelolaan Terminal Peti Kemas (TPK), bongkar muat, pergudangan, pelabelan, pengangkutan, penjejakan, serta pengawalan logistik.

For maintenance and reparation of the railway, the Company built six Balai Yasa, they are:

1. Balai Yasa Manggarai located in Jakarta
2. Balai Yasa Tegal located in Tegal
3. Balai Yasa Yogyakarta located in Yogyakarta
4. Balai Yasa Gubeng located in Surabaya
5. Balai Yasa Pulubrayan located in Medan
6. Balai Yasa Lahat located in South Sumatera

Products and Services of KAI

1. Passenger transportation, which includes freight route distance, middle distance and short distance. For long-distance passenger, the transport services are divided into classes of passenger transport executive, business, and economics. In the greater Jakarta area commuter lines are ready to serve passengers of the region.
2. Freight transportation by train, including transportation for container, coal, parcel, general cargo, and other types of goods.
3. Property management related to railway services, including the construction and management of railway stations, office construction, shopping center construction, hotel construction.
4. Railway-based tourism, tour package services, and transportation rents.
5. Restaurants, including operating the on-train service and in the railway station, and catering service.
6. Logistic distribution, door-to-door (multimode) logistic services to provide complete services supported by pre- and post-transportation including Container Terminal management, stevedooring, warehousing, labelling, carriage, tracking, and logistic guarding.

Area Operasi

Operation Area

Wilayah operasi Perseroan mencakup Pulau Sumatera dan Jawa-Bali. Wilayah kerja di Pulau Jawa dibagi berdasarkan Daerah Operasi (Daop), sedangkan wilayah kerja di Sumatera dibagi berdasarkan Divisi Regional (Divre). Di Pulau Jawa, Perseroan memiliki sembilan Daerah Operasi (Daop), yaitu [G4-8]:





Keterangan Description

Kantor pusat Daerah Operasi (Daop) atau kantor pusat Divisi Regional (Divre)
Head office of operation area or Daerah Operasi (Daop) and Regional Division or Divisi Regional (Divre)

Balai Yasa
Bengkel

The operation territory of the Company includes Sumatera and Java-Bali islands. The operation area in Java Island is divided based on Operation Area or Daerah Operasi (Daop), while the operation territory in Sumatera Island is divided based on Regional Division or Divisi Regional (Divre). [G4-8]

Visi & Misi

Vision & Mission

Vision

Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*.

To be the best railway service provider focusing on customer service and meeting stakeholders expectation.

Mission

Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya melalui praktik bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan empat pilar utama: Keselamatan, Ketepatan Waktu, Pelayanan, dan Kenyamanan.

Undertake railways business and its supporting businesses through best practices and best organization model to create higher added value for the stakeholders and environment preservation based on four main pillars: Safety, Punctuality, Services, and Comfort.

Tujuan Perusahaan

Melaksanakan dan mendukung kebijakan dan program pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional, khususnya di bidang transportasi, dengan menyediakan barang dan jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk dapat melakukan ekspansi baik di pasar domestik maupun internasional di bidang perkeretaapian. Usaha tersebut meliputi usaha pengangkutan orang dan barang dengan kereta api, kegiatan perawatan dan pengusahaan prasarana perkeretaapian, pengusahaan bisnis properti secara profesional, serta pengusahaan bisnis penunjang prasarana dan sarana kereta api secara efektif untuk kemanfaatan umum.

Corporate Objectives

To implement and support the government's policies and programs in economy and the national development, especially in transportation, by providing high quality and competitive goods and services in order to expand its railway market domestically and internationally. Those efforts cover railway transportation of passengers and freight, maintenance and management of railway infrastructures, property business undertaken professionally, and management of supporting businesses in effective ways for public benefits.

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

Tata Nilai Perusahaan

Corporate Values
[G4-56]

Integritas

Kami insan PT Kereta Api Indonesia (Persero) bertindak konsisten sesuai dengan nilai-nilai kebijakan organisasi dan kode etik perusahaan. Memiliki pemahaman dan keinginan untuk menyesuaikan diri dengan kebijakan dan etika tersebut dan bertindak secara konsisten walaupun sulit untuk melakukanya.

Profesional

Kami insan PT Kereta Api Indonesia (Persero), memiliki kemampuan dan penguasaan dalam bidang pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan, mampu menguasai untuk menggunakan, mengembangkan, dan membagikan pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan kepada orang lain.

Keselamatan

Kami insan PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi risiko yang rendah terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kerugian.

Inovasi

Kami insan PT Kereta Api Indonesia (Persero) selalu menumbuhkembangkan gagasan baru, melakukan tindakan perbaikan yang berkelanjutan, dan menciptakan lingkungan kondusif untuk berkreasi sehingga memberikan nilai tambah bagi pemangku kepentingan.

Pelayanan Prima

Kami insan PT Kereta Api Indonesia (Persero) memberikan pelayanan terbaik sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan dengan memenuhi 6 A unsur pokok: *Ability* (Kemampuan), *Attitude* (Sikap), *Appearance* (Penampilan), *Attention* (Perhatian), *Action* (Tindakan), dan *Accountability* (Tanggung jawab).

Integrity

We, the people of PT Kereta Api Indonesia (Persero), act consistently in accordance with the organization policy values and corporate ethic of conduct; preserve understanding and determination to embrace the policies and ethics consistently even though it is hard to accomplish.

Professional

We, the people of PT Kereta Api Indonesia (Persero), have the ability and capability in job-related knowledge and are able to use, develop, and share it to others.

Safety

We, the people of PT Kereta Api Indonesia (Persero), have a consistent and non-compromising character in conducting or creating system or work processes that have minimum risk to accident and in securing the corporate assets from any possibility of loss.

Innovation

We, the people of PT Kereta Api Indonesia (Persero), keep on developing new ideas, carrying out sustainable improvement, and creating conducive environment for creation in order to provide added values for the stakeholders.

Service Excellence

We, the people of PT Kereta Api Indonesia (Persero), are dedicating ourselves to the best services in accordance with the satisfying quality standards and which meet or are beyond the customer expectations by fulfilling the principles of 6As: Ability, Attitude, Appearance, Attention, Action, and Accountability.

Jejak Langkah

Milestones

1864

Namlooze Venooschap Nederlandsch Indische Spoerweg Maatschappij (NV NISM) membuka jalur kereta api Semarang-Surakarta.

Namlooze Venooschap Nederlandsch Indische Spoerweg Maatschappij (NV NISM) opened a railway route for Semarang-Surakarta.

1924

Staat Spoorwegen mengoperasikan kereta listrik rute Tanjung Priok- Meester Cornelis (Jatinegara) di Batavia, dilanjutkan dengan rute Batavia-Zootenberg (Bogor).

December 24th, 1924 Staat Spoorwegen operated an aerial railway route for Tanjung Priuk-Meester Cornelis (Jatinegara) in Batavia and continued to open a route for Batavia-Zootenberg (Bogor).

1963

Pembentukan Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA).

The establishment of State-owned Railway Company (PNKA).

1991

PJKA berubah status menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka).

PJKA changed into Public Company Railways (Perumka)

1998

Perumka berganti status menjadi menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Perumka changed its status and became PT Kereta Api Indonesia (Persero)

1880

Verenigde Spoorwegenbedrijf mengembangkan jalur kereta api di Pulau Jawa, Deli Spoorwegen Maatscappij membangun jaringan kereta api di Sumatera, dan Staat Spoorwegen mengembangkan transportasi kereta api di Batavia.

Verenigde Spoorwegenbedrijf developed railway routes in Java, Deli Spoorwegen Maatscappij developed railway routes in Sumatera, and Staat Spoorwegen developed transportation by train in Batavia.

1945

Pekerja yang tergabung dalam Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA) mengambil alih perusahaan dari penguasa Jepang.

Employees united in Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA) took over the railway companies from Japan authority.

1971

PNKA berganti status menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA).

PJKA changed its status and became Company Railway Bureau (PJKA).

1997

Perumka meluncurkan Kereta Api Argo Bromo Anggrek yang menandai pengoperasian kereta api kelas eksekutif.

Perumka launched Argo Bromo Anggrek train which marked the operation of executive-class trains.

2009

Transformasi menuju perusahaan jasa (service company) ditandai dengan pembentukan Divisi Komersial.

Transformation towards a service company started by developing Commercial Division.

2011

Peluncuran logo baru
sebagai perwujudan tekad
baru Perseroan untuk
menjadi organisasi yang
 profesional dan modern.

New logo was launched,
reflecting the Company's
new determination to
become a professional
and modern organization.

2013

Pemberlakuan sistem
e-ticketing kereta
commuter line.

Implementation of
e-ticketing system for
commuter line train.

Stasiun steril
Sterile station

2012

Pemberlakuan sistem
pemesanan tiket H-90
untuk kereta api komersial
melalui Contact Center
121, agen tiket dan
stasiun *online*, Railcard,
serta jaringan internet.

The implementation of
H-90 ticket reservation
system (enabling
reservation since 90 days
before departure) for
commercial trains via
Contact Center 121, all
ticket agents and online
stations, Railcard, and the
Internet.

Sistem Boarding
Boarding System

2014

Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono meresmikan
KA Bandara pertama di Indonesia di Bandara
Internasional Kualanamu, Sumatera Utara

President of the Republic of Indonesia Susilo Bambang
Yudhoyono inaugurated the first airport train service
in Indonesia at Kualanamu International Airport, North
Sumatra

Peluncuran Aplikasi KAI Access

Launched of KAI Access Application

Peristiwa Penting 2014

2014 Event Highlights



Januari January

10

Penandatangan MoU ke-2 mengenai Revitalisasi Stasiun Yogyakarta dan Penataan Pedestrian Malioboro oleh Gubernur DIY Sri Sultan Hamengkubuwono X dan Direktur Utama KAI Ignasius Jonan.

Signing of 2nd MoU on Yogyakarta Rail Station Revitalization and Malioboro Pedestrian Structuring by Yogyakarta Governor Sri Sultan Hamengkubuwono X and President Director of KAI Ignasius Jonan.



Februari February

01

Direktur Komersial KAI Sulistyo Wimbo Hardjito meresmikan peluncuran KA Ekonomi AC Ajisaka (Lempuyangan-Kutoarjo) di Stasiun Lempuyangan.

Sulistyo Wimbo Hardjito, Managing Director of Commerce of KAI inaugurated Economy Class Train, Ajisaka (Lempuyangan-Kutoarjo) at Lempuyangan Station.



04

Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono didampingi Direktur Utama KAI Ignasius Jonan berjabat tangan dengan para pimpinan wilayah Jawa Barat pada saat kunjungan di Stasiun Cirebon.

Susilo Bambang Yudhoyono, President of RI accompanied by Ignasius Jonan, President Director of KAI shake hands with the leaders of the West Java region at the time of the visit in Cirebon Station.



05

KA Eksekutif Bima yang selama ini beroperasi dengan relasi Surabaya Gubeng-Gambir diperpanjang relasinya menjadi Malang-Surabaya Gubeng-Gambir.

The First Class Train, Bima which has been operating between Surabaya Gubeng-Gambir to be extended to Malang-Surabaya Gubeng-Gambir.

08

Pt. Dirjenka Kemenhub Leon Muhammad didampingi Direktur Utama KAI Ignasius Jonan melakukan semboyan 40 tanda pemberangkatan perdana KA Siliwangi (Sukabumi-Cianjur).

Leon Muhammad, Tasks Executor of Director-General of Railways of Ministry of Transportations, accompanied by Ignasius Jonan, President Director of KAI performs the "Signal 40" marking the initial departure of Siliwangi Train (Sukabumi-Cianjur).

17

Setelah KA Kalijaga rute Solo-Purwokerto dioperasikan, KAI kembali mengoperasikan KA baru yaitu KA Kamandaka (Purwokerto-Semarang Tawang) yang diresmikan oleh Gubernur Jawa Tengah Ganjar Pranowo.

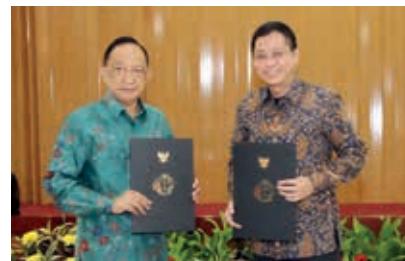
After the operation of Solo-Purwokerto Kalidjaga Train, KAI operates its new train route, Kamandaka Train (Purwokerto-Semarang Tawang) which was inaugurated by Ganjar Pranowo, the Governor of Central Java.



25

Presiden Republik Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono beserta beberapa menteri menggunakan KA dari Stasiun Bogor menuju Stasiun Lampegan di Kabupaten Cianjur, Jawa Barat.

Susilo Bambang Yudhoyono, President of RI and several ministers use the train from Bogor Station to the Lampegan Station in Cianjur, West Java.

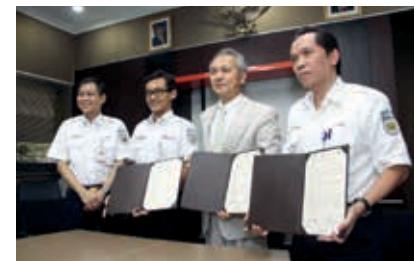


Maret March

21

Direktur Utama KAI Ignasius Jonan dan Kepala BPN Hendarman Supandji saling bertukar Kesepakatan Bersama tentang Penerbitan Sertifikat Tanah dan Penanganan Permasalahan Aset Tanah KAI.

Ignasius Jonan, President Director of KAI and Hendarman Supandji Chairman of BPN exchanged the Agreement on Land Certification and Settlement of Land Asset Management Problems KAI.



26

(Dari kiri ke kanan) Direktur Utama KAI Ignasius Jonan, Direktur PT KCJ Tri Handoyo, EVP Japan Railway East Tsugio Sukiji, serta Direktur Sarana KAI Bambang Eko Martono menunjukkan MoU di bidang pengoperasian perkeretaapian, perawatan, sarana, dan bidang lain di Stasiun Gambir.

(From left to right) Ignasius Jonan, President Director of KAI, Tri Handoyo, Director of PT KCJ, Tsugio Sukiji, EVP Japan Railway East, as well as Bambang Eko Martono, Managing Director of Rolling Stock of KAI shows the MoU in the field of railway operation, maintenance, facilities, and other fields at Gambir Station



27

Direktur Utama KAI mempersilakan Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono dan Ibu Negara menuju hall tengah City Railway Station Medan. Presiden meresmikan Bandara Internasional Kualanamu yang memiliki fasilitas KA Bandara pertama di Indonesia.

President Director of KAI invited Susilo Bambang Yudhoyono, President of RI, and First Lady towards the middle hall of the City Railway Station, Medan. The President inaugurates Kualanamu, the international airport that has the first railway service in Indonesia.

April

17

Direktur SDM, Umum, dan TI KAI M. Kuncoro Wibowo didampingi EVP Pelestarian Cagar Budaya dan Desain Arsitektur Ella Ubaidi serta EVP Daop 1 Jakarta Heru Isnadi meresmikan Prasasti 3 Syuhada di Stasiun Tanah Abang. Hal tersebut sebagai penghormatan kepada 3 pekerja KAI yang meninggal dalam kecelakaan lalu lintas di Bintaro, Desember 2013.

M. Kuncoro Wibowo, Managing Director of Human Capital, General Affairs, and IT of KAI accompanied by Ella Ubaidi, EVP Preservation of Cultural and Architectural Design and Heru Isnadi, EVP Operation Area 1 Jakarta inaugurate the Inscription of 3 Martyrs at Tanah Abang Station. It is a tribute to the three employees of KAI, who died in a railway accident in Bintaro, December 2013.

24

Wakil Presiden Boediono didampingi Direktur Utama KAI Ignasius Jonan saat di Stasiun Semarang Tawang. Wakil Presiden RI hendak melihat secara langsung proses pembangunan rel jalur ganda lintas utara Pulau Jawa.

Boediono, Vice President of RI was accompanied by Ignasius Jonan, President Director of KAI while in Semarang Tawang Station. The Vice President wanted to see the process of double track railway construction at northern island of Java.

Peristiwa Penting 2014 2014 Event Highlights



Mei May

04

EVP Pelestarian Cagar Budaya dan Desain Arsitektur Ella Ubaidi, EVP Sekretaris Perusahaan Wiwik Widayanti, EVP Daop 4 Semarang Wawan Ariyanto beserta Komunitas Railfans Daop Empat (KRDE) berfoto bersama usai penanaman pohon bakau dalam rangka peringatan 1 Abad Stasiun Tawang.

Ella Ubaidi, EVP Heritage Preservation and Architectural Design, Wiwik Widayanti, EVP Corporate Secretary, Henry Ariyanto, EVP Operation Area 4 Semarang along Railfans Community Operation Area Four (KRDE) photographed together after the planting of mangrove trees in commemoration of One Century of Tawang Station.

05

Direktur Utama PT KAI Commuter Jabodetabek Tri Handoyo berfoto dengan jajaran Direksi dari BNI, BRI, dan Mandiri didampingi Direktur Utama KAI Ignasius Jonan dan Direktur SDM, Umum, dan TI KAI M. Kuncoro Wibowo sambil menunjukkan Kartu Uang Elektronik masing-masing bank. PT KCJ menandatangan PKS dengan BNI, BRI, dan Mandiri mengenai pembayaran tiket KRL Jabodetabek dengan Kartu Uang Elektronik masing-masing bank.

Tri Handoyo, President Director of PT KAI Commuter Jabodetabek photographed with the Board of Directors of BNI, BRI and Mandiri accompanied by Ignasius Jonan, President Director of KAI and M. Kuncoro Wibowo, Managing Director of Human Capital, General Affairs, and IT of KAI pointing Electronic Money Card of each bank. PT KCJ signed Partnership Agreement with BNI, BRI, and Mandiri regarding ticket payment Jabodetabek Commuter Rail with Electronic Money Card of each bank.

31

Komisaris Utama KAI Iman Haryatna menandatangani prasasti peresmian kantor Daop 1 Jakarta didampingi Dirut KAI Ignasius Jonan, dan EVP Daop 1 Jakarta Heru Isnadi. Mulai Mei 2014 Kantor Daop 1 Jakarta resmi pindah dari Stasiun Jakarta Kota ke Stasiun Cikini.

Iman Haryatna, President Commissioner of KAI signed inscription Operation Area 1 Jakarta office inauguration accompanied by Ignasius Jonan, President Director of KAI, and Heru Isnadi, EVP Operation Area 1 Jakarta. Beginning May 2014, Jakarta Office Operation Area 1 officially moved from Jakarta Kota Station to Cikini Station.



Juni June

09

Menteri BUMN Dahlan Iskan menandatangani 11 prasasti peresmian stasiun baru dan jalur ganda parsial Divre 3 Sumatera Selatan, disaksikan Direktur Logistik dan Pengembangan KAI Candra Purnama, Gubernur Sumatera Selatan Alex Noordin, dan Direktur Jenderal Perkeretaapian Hermanto Dwiatmoko, di Stasiun Kertapati.

Dahlan Iskan, Minister of State-Owned Enterprises signed 11 inscriptions inaugurating new stations and partial double lanes in Regional Division 3 South Sumatra, witnessed by Candra Purnama, Director of Logistics and Development KAI, Alex Noordin, Governor of South Sumatra, and Hermanto Dwiatmoko, Director-General of Railways, at Kertapati Station.

15

Bertempat di Stasiun Cicurug, Sukabumi, Jawa Barat, EVP Daop 1 Jakarta Heru Isnadi memberangkatkan kereta barang angkutan Aqua dengan relasi Stasiun Cicurug-Stasiun Jakarta Gudang.

At Cicurug Station, Sukabumi, West Java, Heru Isnadi, EVP Operation Area 1 Jakarta, dispatched the Aqua freight train with route Cicurug Station-Jakarta Gudang Station.

Juli July

02

Direktur Utama KAI Ignasius Jonan beserta jajaran KAI dan PT Kalog, menyaksikan Direktur Utama PT Indocement, Cristian Kartawijaya (kedua kanan) memberikan semboyan 40 untuk KA angkutan semen dari Stasiun Nambo, Bogor menuju Stasiun Banyuwangi Baru, Jawa Timur. KA ini terdiri dari 20 Gerbong Datar berkapasitas angkut 800 ton per hari.

Ignasius Jonan, President Director of KAI along with the ranks of KAI and PT Kalog, witnessed Cristian Kartawijaya, President Director of PT Indocement (second right), performs the "Signal 40" for transport of cement from Nambo Station, Bogor to New Banyuwangi Station, East Java. This train consists of 20 carriages with transport capacity of 800 tons per day.



11

KAI Daop 4 Semarang meluncurkan layanan kereta api lokal yang bernama KA Pekalongan Ekspres (Semarang Tawang-Semarang Poncol-Weleri-Plabuan-Pekalongan).

KAI Operation Area 4 Semarang launched a local train service called Pekalongan Ekspres Train (Semarang Tawang-Semarang Poncol-Weleri-Plabuan-Pekalongan).

22

KAI melakukan perjanjian kerja sama dengan PT Bank Danamon Indonesia Tbk. tentang Penyelesaian Transaksi Pembayaran Tiket Kereta Api melalui Mesin Electronic Data Capture (EDC) di Hotel Hilton Bandung.

KAI entered into an agreement with PT Bank Danamon Indonesia Tbk. for Settlement Payment Transactions Railway Ticket through Electronic Data Capture (EDC) Machine at Hilton Hotel.,

24

KAI melalui anak usahanya PT KA Pariwisata mengoperasikan dua kereta wisata baru yaitu, Imperial dan Priority. Dua armada baru ini melengkapi kereta wisata yang telah ada dan beroperasi yaitu Kereta Nusantara, Bali, Toraja, Jawa, dan Sumatera.

KAI through its subsidiary, PT KA Pariwisata, operates two new tourist trains, namely, Imperial and Priority. The two new trains complement the existing tourist train fleet comprising of the Nusantara, Bali, Toraja, Java, and Sumatera trains



Agustus August

19

KAI meresmikan KA Menoreh 2, di Stasiun Semarang Tawang. KA Menoreh 2 ini mengantikan rangkaian KA Fajar Utama Semarang dengan rute yang sama yaitu Semarang Tawang-Pasar Senen.

KAI inaugurated Menoreh 2 Train, at Semarang Tawang Station. Menoreh 2 Train replaces the Fajar Utama Semarang Train serving the same route Semarang Tawang-Pasar Senen.

September

03

Dirjenka Kemenhub Hermanto Dwiatmoko menandatangani prasasti peresmian dioperasikannya *switch over* lintas Stasiun Kandangan-Stasiun Surabaya Pasar Turi, Rabu (3/9) di Stasiun Surabaya Pasar Turi. Dengan dilakukannya *switch over* ini, maka KAI dapat menggunakan *double track* Jakarta-Surabaya sepanjang 727 km.

Hermanto Dwiatmoko, Director-General of Railways of Ministry of Transportations, signed the inscription inaugurating the operation of switch over Kandangan Station-Surabaya Pasar Turi Station on Wednesday (3/9) at Surabaya Pasar Turi Station. With this switch over, KAI can use the double track Jakarta-Surabaya along 727 km.

04

KAI meresmikan mobile application bagi para pengguna moda kereta api yaitu KAI Access, di Stasiun Gambir. Aplikasi ini dapat mempermudah calon penumpang untuk melakukan pemesanan tiket secara online dan mendapatkan info-info terbaru dari KAI. Aplikasi ini dapat diunduh di Google Playstore, Appstore, Windows Market, dan BlackBerry App World.

KAI launched a mobile application for users of railway mode i.e. KAI Access, at Gambir Station. This application can facilitate passengers to book tickets online and get the latest info of KAI. This application can be downloaded at the Google Playstore, Appstore, Windows Market, and BlackBerry App World.

Peristiwa Penting 2014 2014 Event Highlights



September

11

Kamis (11/9), VP Daop 3 Cirebon Apriyono Wedi bersama jajaran KAI dan PT Kalog memberangkatkan perjalanan perdana KA angkutan semen Tiga Roda relasi Stasiun Arjawinangun-Stasiun Semarang Poncol dengan stanformasi 15 GD (600 ton).

Apriyono Wedi, VP Operation Area 3 Cirebon along with the ranks of KAI and PT Kalog dispatched the initial freight train of Tiga Roda cement train between Arjawinangun Station-Semarang Poncol Station with train formation of 15 flat wagons (600 tons).

28

Kereta Api Komuter Kedungsepur dengan rute Weleri-Kaliwingu- Mangkang- Semarang Poncol-Alastua-Brumbung-Gubug resmi diluncurkan Gubernur Jateng Ganjar Pranowo dan KAI Daop 4 Semarang di Stasiun Poncol.

Kedungsepur Commuter Train serving the route Weleri-Kaliwingu-Mangkang- Semarang Poncol-Alastua-Brumbung-Gubug officially launched by Ganjar Pranowo, Central Java Governor and KAI Operation Area 4 Semarang at Poncol Station.

Oktober October

01

Direktur SDM, Umum dan TI KAI M. Kuncoro Wibowo mencoba langsung proses pembayaran dengan menggunakan Kartu Uang Elektronik di Stasiun Bogor. Anak Usaha KAI, PT Reska Multi Usaha bekerja sama dengan BCA, BRI, BNI, dan Bank Mandiri untuk pembayaran parkir di 23 stasiun di Jabodetabek dengan Kartu Uang Elektronik masing-masing bank.

M. Kuncoro Wibowo, Managing Director of Human Capital, General Affairs and IT of KAI trying first-hand the use of payment using Electronic Money Card at Bogor Station. PT Reska Multi Usaha, a subsidiary of KAI, cooperates with BCA, BRI, BNI and Bank Mandiri for the payment of parking at 23 stations in Jabodetabek with Electronic Money Card of each bank.



04

Menjawab meningkatnya kebutuhan akan transportasi KA, KAI meluncurkan KA Tegal Bahari (Gambir-Tegal), dengan kelas Eksekutif dan Bisnis di Stasiun Tegal.

Answering the growing need for railway transport, KAI launched KA Tegal Bahari (Gambir-Tegal), with First and Business Class at Tegal Station

15

Direktur Utama KAI Ignasius Jonan bersama Fred P. Hochberg Presiden Ex-Im Bank, Russell Stokes CEO GE Transportation, menandatangani perjanjian kredit sebesar US\$ 94,3 juta dari Ex-Im Bank di Washington, Rabu (15/10). Kredit tersebut diberikan untuk membiayai pembelian 50 unit lokomotif buatan General Electric.

Direktur Utama KAI Ignasius Jonan bersama Fred P. Hochberg Presiden Ex-Im Bank, Russell Stokes CEO GE Transportation, menandatangani perjanjian kredit sebesar US\$ 94,3 juta dari Ex-Im Bank di Washington, Rabu (15/10). Kredit tersebut diberikan untuk membiayai pembelian 50 unit lokomotif buatan General Electric.

18

Bertempat di Stasiun Pasar Senen, KAI secara resmi memberangkatkan 1 rangkaian KA Jayabaya kelas ekonomi AC relasi Pasar Senen-Malang.

At Pasar Senen Station, KAI officially dispatched one series of Economy Class Jayabaya Train with AC connecting Pasar Senen-Malang.



31

Acara Pisah-Sambut Direktur Utama KAI Ignasius Jonan yang kini menjabat sebagai Menteri Perhubungan RI pada Kabinet Kerja Periode 2014-2019 dan menyambut Direktur Utama KAI yang baru yakni Edi Sukmoro yang sebelumnya menjabat sebagai Direktur Aset Tanah & Bangunan KAI, di Auditorium Kantor Pusat KAI.

Greetings-Farewell event for Ignasius Jonan, President Director of KAI, who now serves as the Minister of Transportation in "Working Cabinet" Period 2014-2019 and Edi Sukmoro, the new President Director of KAI who previously served as Managing Director of Land & Building Assets of KAI, at the Auditorium, Headquarters of KAI.

November

08

EVP Daop 6 Yogyakarta Sunarjo (kiri) berserta jajarannya sedang menyosialisasikan Tiket Thermal di depan media dalam acara *Launching* Tiket Thermal di Stasiun Besar Yogyakarta. Tiket Thermal digunakan agar pelayanan untuk KA Lokal dapat lebih cepat.

Sunarjo (left), EVP Operation Area 6 Yogyakarta and his staff socializing thermal tickets in front of media in a Thermal Tickets Launching event at Yogyakarta Station. Thermal ticket is used in order to facilitate local train services.

10

Guna membangun sarana dan prasarana KRL serta meningkatkan layanan KRL Jabodetabek, KAI dan PT KCJ menandatangani Perjanjian Kredit (PK) dengan Bank Sindikasi yaitu BNI, BRI, Mandiri serta BCA yang dilakukan di Stasiun Gambir, Jakarta.

In order to build the infrastructure and improve the services of Jabodetabek Commuter Rail, KAI and PT KCJ signed a Credit Agreement with Syndication Banks consisting of BNI, BRI, Mandiri and BCA conducted at Gambir Station, Jakarta.



Desember December

09

Bertempat di Stasiun Gambir, KAI meluncurkan Buku "Pahlawan di Sepanjang Lintasan" yang dilakukan oleh Direktur Utama KAI Edi Sukmoro dan Menteri Perhubungan Ignasius Jonan, dalam rangka memperingati kepahlawanan dari 3 pekerja KAI yang wafat dalam kejadian KRL Desember 2013.

At Gambir Station, KAI launched a book "Pahlawan di Sepanjang Lintasan (Heroes Along the Railroad)" conducted by Edi Sukmoro, President Director of KAI and Ignasius Jonan, Minister of Transportation, in commemoration of the heroism of three KAI employees, who died in a Commuter Train accident in December 2013.

Penghargaan dan Sertifikasi 2014

Awards and
Certifications 2014



Men's Obsession Awards 2014
(Jakarta, 14 Februari)
The Most Innovative Companies



Indonesia Contact Center
Association (Jakarta, 28 Mei)
- The winner of The Best HR
Retention Program, Silver
- The winner of The Best
Technology Innovation, Silver
- The winner of The Best
Teamwork, Gold
- The winner of The Best Contact
Center Operations, Gold
- The winner of The Best Creative
Team, Platinum



Indonesia Contact Center
Association
(Jakarta, 11 Juni)
Runner Up 3 Grand Champion The
Best Contact Center Indonesia



Majalah SWA
(Jakarta, 25 Juni 2014)
Direktur Keuangan KAI, Kurniadi
Atmosasmito menerima
penghargaan sebagai The Third
Winner of Indonesia Best Chief
Financial Officer (CFO) 2014



BUMN Marketing Day 2014
(Jakarta, 21 Agustus)
- Penghargaan Silver untuk
Strategical Marketing
- Penghargaan Gold untuk
Tactical Marketing



Malam Penganugerahan
Living Legend Company &
Everlasting Brand Award
2014 oleh Warta Ekonomi
(Jakarta, 4 September)
Penghargaan "Living Legend
Company 2014"



Anugerah BUMN Web
Awards 2014
(Jakarta, 15 Oktober)
- Website Pemenang
Poling Pembaca
Berita Satu Sektor
Transportasi dan
Pergudangan
- Website BUMN
Transaksional Terbaik
2014



Seminar Indonesia
Leadership and Human
Capital Summit
(Jakarta, 16 Oktober)
The Third Champion of
Indonesia Best Company
in Creating Leaders from
Within 2014



Majalah SWA
(Jakarta, 22 Oktober 2014)
Direktur Utama KAI,
Ignasius Jonan terpilih
sebagai The First Rank
The Best CEO 2014



APCCAL Recognition
of Excellence
(Jakarta, 20 November)
penghargaan Best
Practice Award 2014



Kompetisi Temu Karya Mutu
& Produktivitas Nasional
(TKMPN) dan International
Quality & Productivity
Convention (IQPC) 2014
(Batam, 21 November)

- Inovasi Cetak Tiket Mandiri – Kategori Gold
- Inovasi Remote Technical Terminal Interlockina - Kategori Silver
- Inovasi Pembuatan Mesin Press Pintu Longhood Lokomotif - Kategori Silver



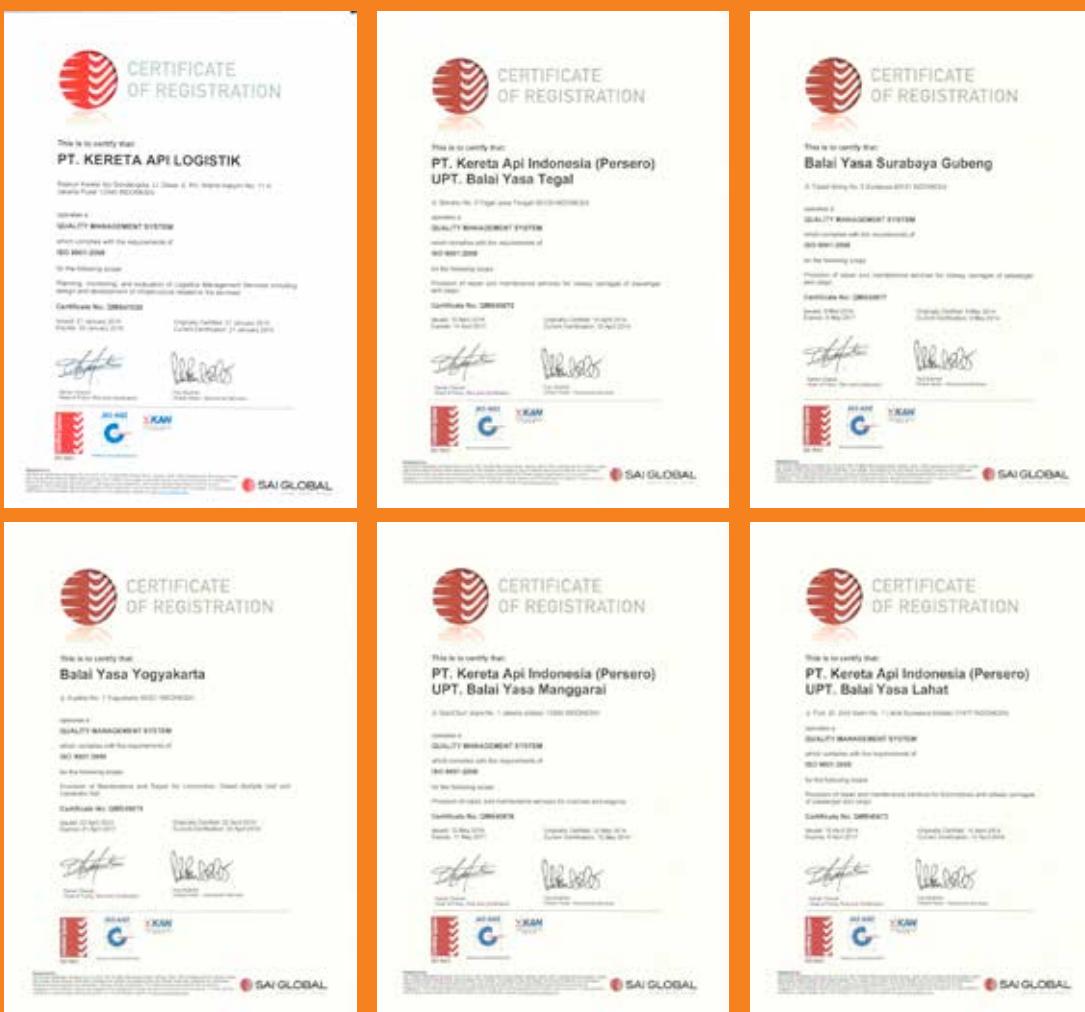
HR Excellence Award 2014 and
Indonesia Future HR Leader 2014
(Jakarta, 1 Desember)
- Penghargaan dalam kategori
Recruitment and Attraction
- Penghargaan dalam kategori
Human Resources Transformation



Inovasi Mesin Cetak Tiket Mandiri
(Jakarta, 2 Desember)
Untuk Tim Stasiun Yogyakarta
Kompetisi Cipta Karya Inovatif (CKI)
BUMN 2014



Indonesia Trusted Companies
(Jakarta, 17 Desember)
The Indonesia Good Corporate
Governance Award 2014



KAI dan Transportasi Berkelanjutan Indonesia

*KAI and Sustainable
Transportation in
Indonesia*



Transportasi merupakan faktor penting dalam pembangunan yang berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial dan mobilitas. Pertumbuhan ekonomi dan bertambahnya populasi mendorong kebutuhan transportasi yang lebih tinggi.

Dengan transportasi yang efisien, Indonesia dapat menyediakan barang di tempat yang dibutuhkan dengan harga yang terjangkau. Jika transportasi semakin maju dan biaya transportasi yang lebih rendah, akan memungkinkan

Transportation is an important factor in supporting the development, which serves as the pulse of life, as well as to support the development of economy, social and mobility. Economic growth and increasing population pushed higher transportation needs.

With an efficient transportation, Indonesia can provide the goods in need at an affordable price. If transportation is more advanced and the cost of transportation has become lower, it is possible that the economic growth higher and

pertumbuhan pasar dan mendorong kegiatan ekonomi yang lebih tinggi. Selain itu transportasi dapat meningkatkan mobilitas penduduk dari daerah yang satu ke daerah yang lain. Dengan tersedianya transportasi, pemerataan pembangunan dan kesejahteraan dapat didukung.

Kereta api adalah salah satu moda transportasi publik yang mendukung pembangunan. Transportasi dengan kereta api merupakan salah satu transportasi yang berkelanjutan, karena memindahkan manusia dan barang dengan cara yang lebih efisien dan lebih ramah lingkungan dibandingkan moda tranportasi lainnya. [G4-EC8]

Sektor transportasi merupakan pengguna Bahan Bakar Minyak (BBM) yang terbesar di Indonesia. Dalam konteks ini, angkutan dengan kereta api merupakan moda transportasi yang paling efisien setelah sepeda, berjalan kaki dan penggunaan bus. Hal ini menjadikan kereta api sebagai moda transportasi yang paling berkelanjutan dibandingkan moda transportasi lainnya.

Perbandingan Konsumsi Energi Primer per Jenis Kendaraan Penumpang Penuh.

stimulate the economic activities. Aside from that, the transportation can improve mobility of the population from one area to another area. With the availability of transportation, equitable development and prosperity can be supported.

Train is one of the public transportation modes that support development. Train is one of sustainable transportation, because it can move people and goods in a way that is more efficient and more environmentally friendly than other transportation modes. [G4-EC8]

The transportation sector consumed the largest fuel oil (BBM) in Indonesia. In this context, transporting by train is the most efficient transport mode after biking, walk and using bus. This makes the train as the most sustainable mode of transportation compared to other transportation modes.

Comparison of Primary Energy Consumption per Full Passenger Vehicle Type.

| Jenis Kendaraan Vehicle Type | kJ | Faktor dibandingkan pejalan kaki Factor compared to pedestrians | Faktor dibandingkan sepeda Factor compared to bicycle | Faktor dibandingkan bus Factor compared to bus | Faktor dibandingkan kereta api Factor compared to train |
|----------------------------------|-------|---|---|---|---|
| Sepeda Bicycle | 20 | 0,33 | 1 | 0,03 | 0,02 |
| Pejalan Kaki Walking | 60 | 1 | 3 | 0,08 | 0,05 |
| Bus | 720 | 12 | 36 | 1 | 0,65 |
| Kereta Api Train | 1.100 | 18 | 55 | 1,5 | 1 |
| Sepeda Motor Motorcycle | 1.500 | 25 | 75 | 2,1 | 1,4 |
| Mobil Penumpang Passenger Car | 2.800 | 47 | 140 | 4 | 2,5 |

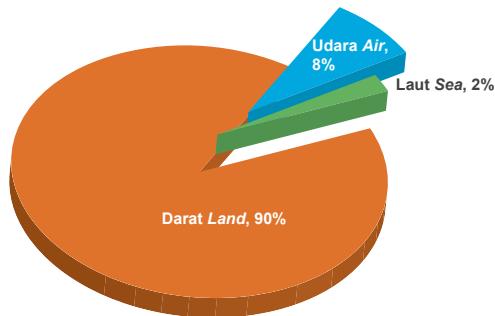
Sumber: Kementerian Perhubungan, beberapa kebijakan sektor Transportasi Darat dalam upaya penghematan Bahan Bakar Minyak (BBM), Juli 2005.

Source: Ministry of Transportation, some policies in Land Transportation sector to save Fuel Oil (BBM), July 2005.

KAI dan Transportasi Berkelaanjutan Indonesia

KAI and Sustainable Transportation in Indonesia

**Pemakaian Energi Moda Transportasi
dari Total 256 Juta SBM (2010)**
Transportation Mode of Total 256 Million BOE (2010)



Kami memahami bahwa keunggulan yang dimiliki transportasi kereta api tidak selalu menjadikan jasa transportasi yang disediakan Perseroan menjadi pilihan utama, sehingga KAI harus mampu bersaing dengan moda transportasi lainnya dengan kelebihan dan kekurangannya masing-masing. Hal ini menjadi tantangan KAI dalam mengelola keberlanjutan usahanya.

Strategi Mengelola Keberlanjutan

Dalam mengelola aspek keberlanjutan, KAI telah jelas mengintegrasikan tiga faktor keberlanjutan yaitu ekonomi, sosial dan lingkungan atau lebih dikenal dengan 3P (*profit, people, and planet*). Pendekatan ini digambarkan dalam misi KAI, sehingga jelaslah bahwa keberlanjutan (*sustainability*) telah menjadi bagian integral dari strategi bisnis perusahaan.

- Aspek ekonomi tercermin dari upaya perusahaan untuk melakukan praktik terbaik dan memberikan nilai tambah yang tinggi.
- Aspek sosial, baik internal maupun eksternal, terlihat dari pencantuman kata ‘pemangku kepentingan’ dan empat pilar utama (Keselamatan, Ketepatan Waktu, Pelayanan, dan Kenyamanan).
- Sedangkan aspek lingkungan tertulis secara eksplisit dalam misi perusahaan sebagai komitmen KAI pada kelestarian lingkungan.

We understand that the advantages of rail transport do not always make the transport services provided by the Company became the primary choice, so KAI should be able to compete with other transportation modes with its advantages and disadvantages. It has become a challenge for KAI in managing its business continuity.

Strategy in Managing Sustainability

In managing its sustainability aspects, KAI has clearly integrates the three factors of sustainability, the economic, social and environmental aspects or known as 3P (*profit, people, and planet*). This approach is described in KAI’s mission, so that it is clear that sustainability has become an integral part of the company’s business strategy.

- The economic aspect is reflected in the company’s efforts to make the best practices and provide high added value.
- Social aspects, internal and external, visible from the inclusion of the word ‘stakeholder’ and the four main pillars (Safety, Punctuality, Services, and Leisure).
- While the environmental aspect explicitly mentioned in the company’s mission as KAI committed to environmental sustainability.

Agar bisnis mampu terus berlanjut, kami terus mengupayakan berbagai hal untuk menumbuhkembangkan faktor-faktor pendorong keberhasilan dan mengatasi tantangan yang dihadapi Perseroan. [G4-2][G4-DMA]

Tantangan Keberlanjutan KAI

KAI berkomitmen untuk mewujudkan empat pilar yang tercantum dalam Misi Perseroan, yaitu keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan kenyamanan. Beragam upaya telah kami lakukan secara masif untuk mewujudkan keempat pilar tersebut. Inovasi-inovasi terus digulirkan dan diterapkan. Pada tahun 2014 ini inovasi berbasis teknologi informasi dan komunikasi menempati porsi terbesar. [G4-2]

Yang sangat membanggakan adalah bahwa sebagian besar inovasi muncul dari aset utama KAI yaitu Insan KAI sendiri, artinya inovasi-inovasi tersebut dihasilkan sendiri oleh “think tank” KAI. Hal tersebut sejalan dengan tekad kami untuk menguasai secara paripurna sistem dan pengoperasian bisnis perkeretaapian untuk menjadi perusahaan kereta api modern, berteknologi terkini, dan berkelas dunia.

Untuk mengelola sumber daya manusia (SDM) yang kami miliki, KAI telah mengembangkan SDM berbasiskan pada kompetensi atau *Competency Based Human Resource management* (CBHRM). Sebuah sistem yang menjamin adanya rasa keadilan dan kesetaraan semua insan KAI untuk berkinerja secara optimal.

Dari sisi operasional, keselamatan menjadi sorotan utama kami. Seiring dengan semakin meningkatnya frekuensi layanan, kecelakaan kereta maupun kecelakaan kerja juga turut meningkat. Dalam menghadapi ini, Perseroan telah melakukan identifikasi dan manajemen risiko keselamatan berkereta api, sedangkan pada tahun ini kami mengembangkan pendekatan yang lebih komprehensif dengan menerapkan sistem manajemen kesehatan dan keselamatan kerja. Kami memulainya pada beberapa entitas di perusahaan, yang pada gilirannya, seluruh operasi kereta api akan menerapkan sistem manajemen ini.

To sustain our business, we continuously innovate and develop our success factors and overcome challenges faced by the Company. [G4-2][G4-DMA]

KAI Sustainability Challenges

KAI is committed to achieve the four pillars listed in the Company's mission - safety, punctuality, service and comfort. Various efforts have been done on a massive scale to realize the four pillars. Innovations are constantly developed and implemented. In this 2014 an ITC-based innovation holds the largest share. [G4-2]

We are proudly announced that most of our innovations came from our prominent asset, the Insan (employee of) KAI itself, meaning that these innovations have been produced by a “think tank” in KAI. This is in line with our determination to master in complete railway systems and business operations to become a world-class modern railway company, supported by the latest technology.

To manage our human resources (HR), KAI has developed competency-based human resource management (CBHRM). It is a system that ensures the fairness and equality of all employees of KAI to perform optimally.

From the operational side, our main focus is safety. Along with the increasing frequency of the service, train accidents and occupational accidents have also increased. Facing these issues, the Company has identified and implemented the railway safety risk management, whereas this year we developed a more comprehensive approach by implementing the health and safety management system. We started the system on several entities in the company, which, in the future, the entire railway operation will implement this management system.

KAI dan Transportasi Berkelaanjutan Indonesia

KAI and Sustainable Transportation in Indonesia

Salah satu hal utama yang juga kami benahi adalah aset. Ribuan kilometer lahan di sekitar rel, bangunan dan rumah dinas adalah contoh aset properti Perseroan yang telah terakumulasi selama 150 tahun. Sewajarnya aset selalu mengalami peningkatan nilai yang bisa menjadi nilai tambah bagi Perseroan. Sayangnya sepanjang masa tersebut terdapat aset tidak terinventarisir dengan baik, ada pula aset yang dimanfaatkan atau dikuasai pihak lain.

Sebagai tanggung jawab kami terhadap para pemangku kepentingan dalam mengelola aset, KAI memprioritaskan pengambilan kembali, penataan dan optimalisasi pengelolaan aset. Berbagai upaya sangat keras dan tanpa kenal lelah telah ditempuh mulai dari komunikasi aktif, musyawarah, sampai penggunaan jalur hukum untuk mengembalikan dan mengukuhkan kembali posisi KAI sebagai pemilik sah aset-aset tersebut.

Kepada pemangku kepentingan yang lebih luas, KAI membangun komunikasi proaktif dan kemitraan dengan para pemangku kepentingan yang relevan. Perseroan telah mengidentifikasi para pemangku kepentingan yang relevan dan telah menetapkan metode komunikasi dengan para pemangku kepentingan. Kami sadar bahwa dalam dunia yang saling ketergantungan saat ini, pelibatan pemangku kepentingan dan hubungan saling menguntungkan merupakan faktor kunci keberhasilan perusahaan untuk mencapai keberlanjutan.

One of the main things that we also need to improve is on asset. Thousands of kilometers of land around the rail, construction and officials residents are some of the examples of the Company's property assets that have accumulated over 150 years. Naturally the value of these assets is increase that can become the added value for the Company. Unfortunately, throughout this period assets were not well inventoried; some assets were also used or claimed by other party.

As our responsibility towards the stakeholders on assets management, KAI prioritizes retrieval, structuring and optimization of asset management. Various tirelessly hard works have been taken from the active communication, deliberation, to use legal means to restore and re-establish the position of KAI as the legal owner of those assets.

To the wider stakeholders, KAI developed proactive communication and partnerships with relevant stakeholders. The Company has identified the relevant stakeholders and has established methods of communication with stakeholders. We are aware that in a world of interdependence today, stakeholder engagement and mutually beneficial relationship is a key success factor towards corporate sustainability.

Dilema PSO, IMO dan TAC

PSO, IMO and TAC Dilemmas

Sebagai badan usaha yang kegiatannya bersentuhan langsung dengan penyediaan layanan transportasi publik, hubungan Pemerintah dan KAI juga memiliki keterkaitan aspek finansial. Terdapat tiga jenis biaya yang melibatkan kedua pihak tersebut, yaitu:

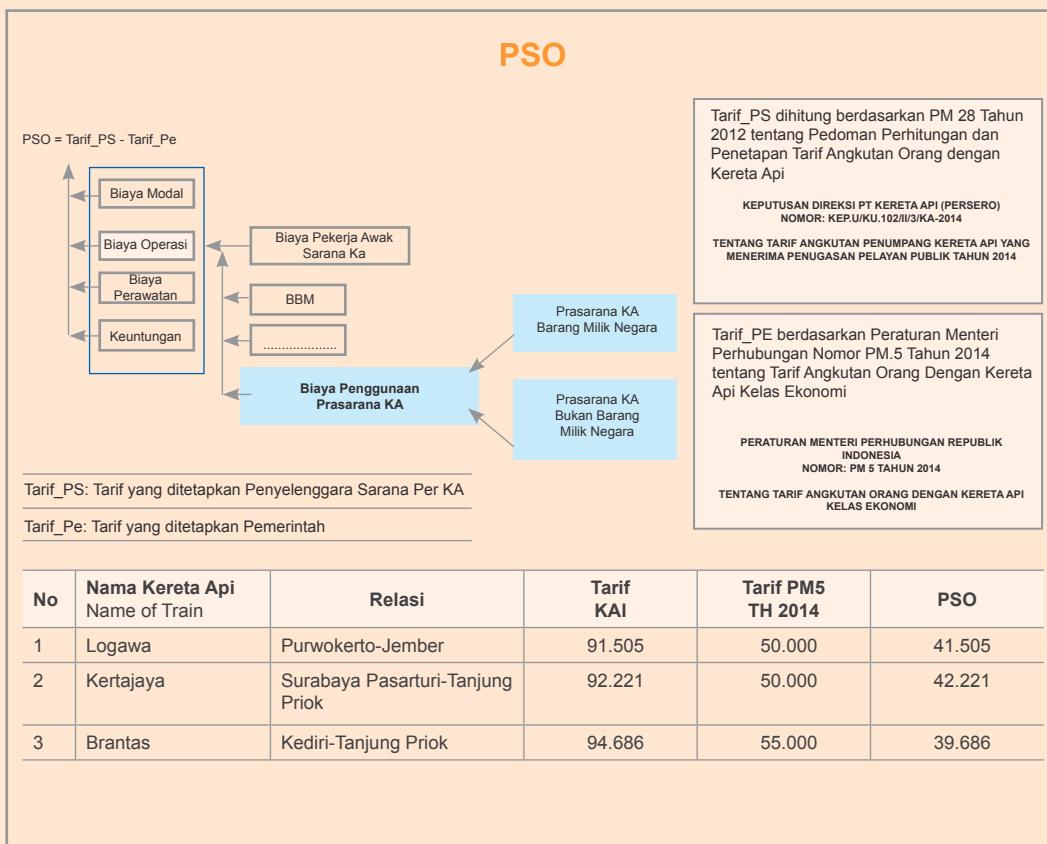
- *Public Service Obligation (PSO)* adalah pembayaran yang dilakukan Pemerintah ke KAI atas selisih antara tarif yang dihitung oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dengan tarif yang ditetapkan pemerintah.
- *Infrastructure Maintenance and Operation (IMO)* adalah biaya yang harus ditanggung Pemerintah untuk merawat dan mengoperasikan prasarana perkeretaapian milik negara. Prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan.
- *Track Access Charge (TAC)* dibayarkan oleh Badan Usaha Sarana Perkeretaapian misalnya PT Kereta Api Indonesia (Persero), PT KAI Commuter Jabodetabek dan PT Railink, kepada Pemerintah untuk penggunaan prasarana perkeretaapian milik negara.

As a business entity whose activities are in direct contact with the provision of public transport services, the government relations with KAI has also been associated with financial aspects. There are three types of costs that involves two parties, they are:

- Public Service Obligation (PSO) is a payment subsidy made by the government to KAI for the difference between the tariff calculated by operator of railway infrastructure with tariff set by the government.
- Infrastructure Maintenance Operation (IMO) is the costs borne by the Government to maintain and operate state railway infrastructure. The infrastructure are rail road, train station, signal, bridge, tunnel and so forth in order to make train operateable.
- Track Access Charge (TAC) paid by Railway Transport Enterprises such as PT Kereta Api Indonesia (Persero), PT KAI Commuter Jabodetabek and PT Railink, to the Government for the use of state-owned railway infrastructure.

KAI dan Transportasi Berkelaanjutan Indonesia

KAI and Sustainable Transportation in Indonesia



IMO dan TAC

Pembayaran TAC atas
penggunaan Prasarana
Perkeretaapian Milik Negara

TAC payment for utilization
of State Owned railway
infrastructure



Pendanaan perawatan dan
pengoperasian prasarana
Perkeretaapian.

Funding for maintenance
and operation of railway
infrastructure.

PSO merupakan kebijakan Pemerintah yang bertujuan menyediakan jasa transportasi yang terjangkau bagi masyarakat yang kurang mampu melalui pemberian subsidi. Dalam moda Transportasi Kereta Api, PSO bertujuan menyediakan Kereta Api kelas Ekonomi bagi masyarakat kurang mampu.

Besaran PSO ditetapkan tahun sebelumnya dengan asumsi perhitungan, misalnya, tingkat keterisian pada kereta ekonomi. Nilai PSO untuk tahun 2014 mencapai Rp1.089 miliar. Saat ini PSO telah mulai dibayarkan setiap bulan, dimana sebelumnya setiap triwulan (tiga bulan) yang sedikit banyak mengurangi beban KAI.

PSO is a government policy that aims to provide affordable transportation for the poor. The amount of PSO calculated based on the difference between the tariff set by the Operator of Railways (KAI) and the rate set by the government.

PSO rates are set on the previous year with assumption, for example, by occupancy rate on economic train. PSO value for 2014 are Rp1,089 billion. Currently PSO has begun to be paid monthly, whereas previously it was paid quarterly which to some extent would reduce the cash flow burden of KAI.

KAI dan Transportasi Berkelaanjutan Indonesia

KAI and Sustainable Transportation in Indonesia

Upaya yang dilakukan KAI dengan Sistem *Boarding* dan tertib berkereta api adalah bagian untuk memastikan PSO yang diberikan Pemerintah dapat dinikmati oleh penumpang yang berhak dengan meminimalkan penumpang tanpa tiket dan memuat kereta sesuai dengan kapasitasnya.

Sedangkan berkait dengan IMO dan TAC, keduanya dihitung impas oleh Pemerintah, sehingga tidak ada penerimaan dari negara kepada KAI yang melakukan pemeliharaan prasarana. KAI melakukan pemeliharaan dan perawatan prasarana berdasarkan prioritas dan kemampuan anggarannya. Kondisi ini sedikit banyak mempengaruhi kinerja KAI untuk menyediakan angkutan kereta api yang cepat, murah, andal dan nyaman bagi masyarakat. Sejalan dengan meningkatnya operasi kereta api, Perseroan pada akhirnya membebankan biaya pemeliharaan prasarana BMN ke dalam komponen harga tiket.

Jika dalam tantangan dalam pelaksanaan PSO, IMO dan TAC ini dapat diselesaikan oleh semua pemangku kepentingan, KAI akan dapat bertumbuh dan berinvestasi dengan sehat dan mencapai empat pilar utama layanan KAI yaitu Keselamatan, Ketepatan Waktu, Pelayanan, dan Kenyamanan.

Efforts made by KAI with its Boarding System and the railway regulation had made sure that the Government's PSO can be attained by all passengers who are entitled by minimizing the passenger without a ticket and train loading in accordance with its capacity.

Meanwhile, in regards to IMO, and TAC, both are paid-off by the government, so there is no receivable made by government to KAI who performs the maintenance of infrastructure. KAI performs the care and maintenance of infrastructure based on priorities and budget capabilities. This condition is more or less affects the performance of KAI to provide cheap, fast, reliable and comfortable railway services for the people. In line with the increase in rail operations, the Company ultimately charges the maintenance of infrastructure components of BMN to the passengers' ticket price.

If the challenges in the implementation of the PSO, IMO and TAC can be completed by all stakeholders, KAI will be able to grow and invest in a healthy and achieve four main service pillars of KAI - Safety, Punctuality, Service, and Comfort.

Ikhtisar Keberlanjutan KAI

KAI Sustainability Highlights [G4-2]

Tahun 2014 adalah tahun kinerja dan inovasi bagi KAI. Transformasi yang telah dijalankan secara konsisten beberapa tahun kebelakang telah membawa hasil yang menggembirakan. KAI bergerak secara pasti menuju perusahaan kereta api dengan teknologi terkini dan berkelas dunia.

2014 was the year of performance and innovation for KAI. The transformation that has been implemented consistently since the past few years have yielded encouraging results. KAI has definitively transformed towards the world-class railway company with the latest technology.

Ekonomi

- Nilai Aset Rp16.894 miliar, naik 10,72% dari tahun 2013.
- Pendapatan total Rp10.480 miliar, naik 21,86% dari tahun 2013.
- Laba komprehensif Rp943 miliar, naik 68,39% dari tahun 2013.
- Satuan Angkutan (pnp.km+ton.km) 25,58 juta, naik 21,29% dari tahun 2013

Economy

- Asset value of Rp16,894 billion, increased 10.72% from 2013.
- Total revenues Rp10,480 billion, increased 21.86% from 2013.
- Comprehensive income Rp943 billion, increase 68.39% from 2013.
- Transport Unit (pnp.km + ton.km) 25.58 million, increase 21.29% from 2013

Sosial

- Jumlah total jam pelatihan pekerja (jam): 20.045
- Indeks kepuasan pelanggan 4,09 (Memuaskan)
- Skor kesehatan perusahaan 90 (Kategori sehat kelas AA)
- Skor BUMN Bersih 8,35 (Sangat berkomitmen)
- Dana CSR tahun 2014: Rp12,185 miliar
- Jumlah mitra binaan: 131 unit usaha
- Jumlah peristiwa luar biasa hebat (PLH): 70 Kali.

Social

- The total number of employee training hours (hours): 20,045
- Customer satisfaction index of 4.09 (Satisfactory)
- Business Health Score 90 (AA on Healthy Category)
- The Clean State-Owned Enterprise Score 8.35 (Very committed)
- Disbursed CSR fund in 2014: Rp12.185 billion
- Number of trained partners: 131 business units
- Number of extraordinary events (PLH): 70 Times.

Lingkungan

- Jumlah instalasi telah dilengkapi dokumen lingkungan 13 unit
- Optimalisasi BBM 0,14 satuan angkutan/volume BBM, naik 7,69% dari tahun 2013

Environment

- Number of installations equipped with environmental documents: 13 units
- Optimization of gasoline in 0.14 units of transport/gasoline volume, increase 7.69% from 2013

Inovasi Berkelanjutan

Sustainable Innovation

Beberapa tahun lalu sangat sulit membayangkan bahwa perkeretaapian akan mampu mencapai kondisi seperti sekarang. Kinerjanya, kapasitasnya, dan terutama tertib berkereta api. Semuanya dapat terwujud karena inovasi tiada henti yang telah dilakukan Perseroan.

A few years ago, it was very difficult to imagine that the railway will be able to achieve such conditions like now. Specifically on its performance, capacity, and the train orderliness. Everything can be accomplished because of continuous innovations that have been developed by the Company.

KERETA API INDONESIA *Access*



Profile
Profil



News
Berita



Booking
Ticket
Pesanan
Ticket



Schedule
Jadwal



Booking
Check
Cek Booking



History
Riwayat



MAPS
Peta Lokasi



About
Tentang

Beli Tiket Semudah Update Status !!

**SPECIAL
OFFER**

Tidak Perlu Antre, bisa pilih tempat duduk sendiri, pemesanan H - 90 sampai batas 10 jam sebelum kereta berangkat, dan terintegrasi dengan kalender gadget anda.

Inovasi Berkelanjutan

Sustainable Innovation



Pendekatan Kami

Selama empat tahun terakhir, KAI melakukan inovasi melalui pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi secara tepat guna. Hal tersebut telah menjadi prasyarat bagi perusahaan kelas dunia untuk mampu bersaing dan terus bertumbuh.

Our Approach

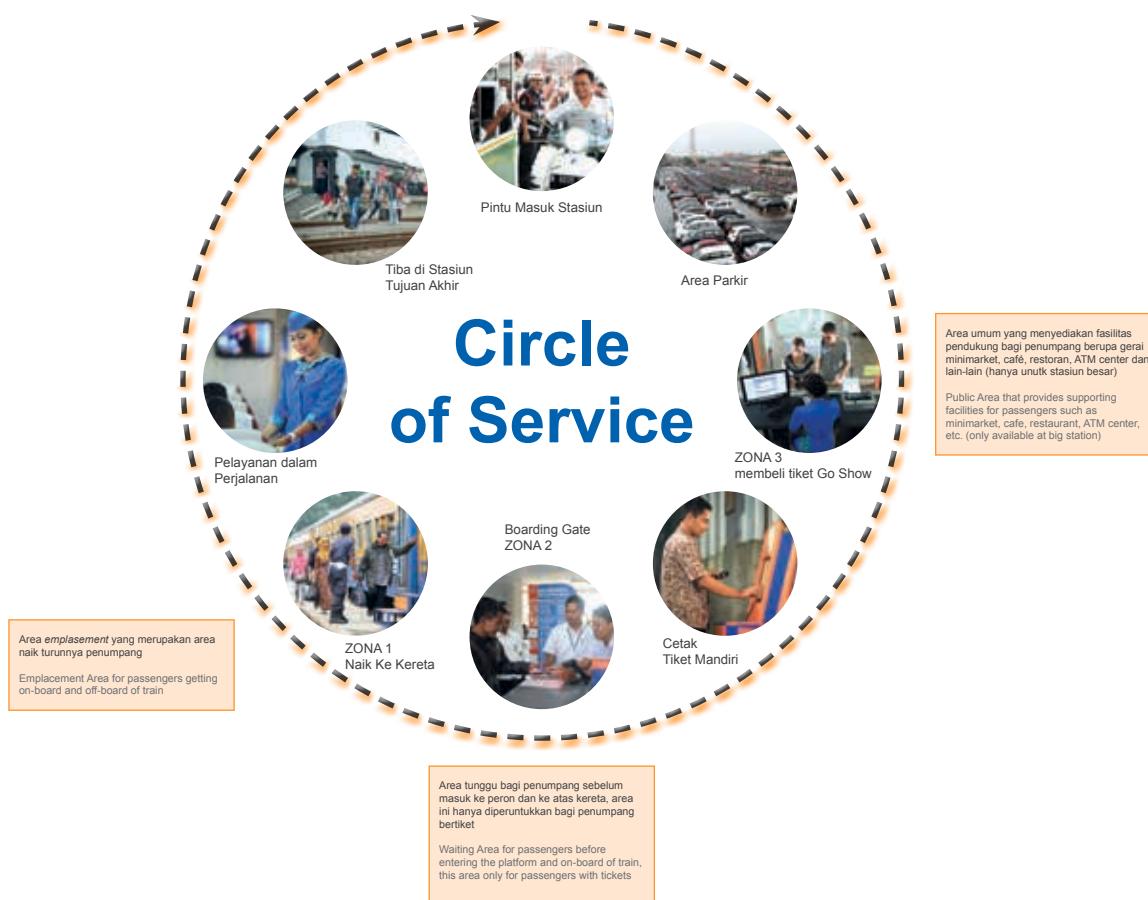
For the last four years, KAI has been innovating through the use of suitable information and communication technology. This has become prerequisite for world class company to be competitive and continue to grow.

Perseroan telah secara konsisten membangun sistem manajemen dan sistem operasional yang berbasis teknologi informasi dan komunikasi. Berbagai inovasi telah kami gulirkan agar pelanggan dapat menikmati layanan kami secara lebih optimal.

KAI fokus untuk memberikan layanan yang terbaik kepada penumpang melalui inovasi-inovasi layanan yang memberikan nilai tambah, sesuai dengan daur layanan penumpang kereta api, mulai dari pemesanan tiket hingga penumpang meninggalkan stasiun. Fokus KAI adalah pelayanan kepada penumpang, serta menciptakan prasarana yang tertib sehingga nyaman dan aman untuk dipergunakan oleh pengguna jasa kereta api. [G4-DMA]

The Company has consistently developed management systems and operational systems based on ICT. We have launched several innovations to provide customers with optimum services.

KAI focuses on providing the best service to passengers through innovations that provide value-added, according to the cycle of passenger rail services, from booking tickets to passengers leaving the station. The focus of KAI is providing better service to passengers as well as creating an orderly infrastructure making it comfortable and safe to be used by the user of the railway services. [G4-DMA]



Inovasi BerkelaJutan

Sustainable Innovation

Salah satu faktor kunci untuk menjamin keberlanjutan layanan KAI adalah keterlibatan *Railway Man* dalam memberikan pelayanan yang didasarkan pada empat pilar utama, yaitu keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan kenyamanan. Semua pekerja Kereta Api dari seluruh jajaran dan tingkatan dilibatkan dalam memberikan pelayanan, berinteraksi dengan pelanggan serta bersiaga untuk mengatasi permasalahan yang timbul setiap waktu.

Transportasi yang Mengubah Masyarakat

Salah satu bentuk transformasi yang merupakan pencapaian terbesar KAI adalah tertib berkereta api. Tertib berkereta api dapat menjadi tolok ukur bagi seluruh pelaku bisnis transportasi di Indonesia. Dengan tertib berkereta api, penumpang memiliki kesempatan untuk menikmati perjalanan sesuai dengan standar pelayanan angkutan yang seharusnya.

Tertib berkereta api dimulai dari (1) pemesanan tiket, (2) penerapan sistem *Boarding* dan identifikasi kesamaan identitas penumpang dan nama pada tiket, (3) antrean masuk ke stasiun, (4) sterilisasi stasiun dan kereta api dari pedagang asongan dan sejenisnya, (5) penataan dan peningkatan kenyamanan ruang tunggu, (6) untuk kereta api jarak jauh dan jarak sedang setiap orang akan mendapat tempat duduk, suatu yang lebih manusiawi, tidak ada penumpang berdiri yaitu satu tempat duduk untuk satu penumpang, (7) larangan merokok pada seluruh perjalanan kereta api, dan (8) sistem parkir yang tertib dan aman.

Sistem tertib berkereta api ini menggabungkan kecanggihan teknologi informasi dan komunikasi terkini, kompetensi sumber daya manusia yang memadai, serta sistem pelayanan pelanggan yang mumpuni yaitu KAI Access bagi pelanggan dan sistem komunikasi internal ‘Milis Broadcast’ bagi pekerja KAI untuk menindaklanjuti masukan dari pelanggan. [G4-EC8]

One of the key factors to ensure the sustainable service of KAI is the involvement Railway Man in providing services which are based on four main pillars - Safety, Punctuality, Service and Comfort. All employees at all levels are involved in providing services, interact with customers and alert to cope with problems that arise every time.

Transportation that Change the Society

One of the transformation that has become the biggest achievement of KAI is the orderly train. Orderly train can be a benchmark for the entire transportation business people in Indonesia. With the orderly train, passengers have the opportunity to enjoy the journey in accordance with the applicable standards of transport services.

Orderly train starts from (1) the booking of tickets, (2) application of the system and the matching of passenger's boarding identity with their name on the ticket, (3) the queue entrance to the station, (4) sterilization of station and trains from street vendors and the like, (5) structuring and increased comfort of the waiting room, (6) for long-distance and medium-distance train, everyone will have a place to sit, more humane, no standing passengers, one seat for one passenger, (7) smoking restriction on the entire train trip, and (8) orderly and safe parking system.

The train's orderly system combines the sophistication of the latest information and communication technology, human resource competencies are adequate and qualified customer service system, the KAI Access for customers and internal communication systems of ‘Mailing Broadcast’ for employees of KAI to follow up on customers' input. [G4-EC8]

Dengan sistem *ticketing* yang andal KAI mampu melayani pembelian tiket hingga 90 hari sebelum keberangkatan kereta dan pembelian tiket tersebut dapat dilakukan di minimarket, agen perjalanan, website KAI, Aplikasi resmi KAI (KAI Access), Contact Centre 121 atau channel lain yang ditunjuk perusahaan, tentunya agar calon penumpang tidak perlu antri di loket.

Sistem Boarding

Sistem *Boarding* telah dilakukan sejak Angkutan Lebaran tahun 2012 kemudian penerapannya lebih diperketat dan konsisten hingga kini. Tujuan Sistem *Boarding* adalah memastikan hanya penumpang bertiket yang dapat memasuki stasiun dan menggunakan kereta api sesuai tujuannya, sehingga dapat mencegah masuknya pedagang tidak resmi, penumpang gelap, calo tiket, maupun pihak-pihak lain yang dapat mengganggu kenyamanan dan keamanan berkereta api.

Pada Sistem *Boarding*, stasiun dibagi menjadi 3 Zona, Zona 1 adalah area *emplasemen* atau peron yang merupakan area naik turunnya penumpang, Zona 2 merupakan area ruang tunggu bagi penumpang sebelum masuk ke peron bagi penumpang bertiket, sedangkan zona 3 merupakan area umum yang menyediakan fasilitas bagi penumpang berupa gerai minimarket, café, restoran, ATM center dan lain-lain.

Boarding dilakukan di *gate* oleh petugas pemeriksa sehingga hanya penumpang yang memiliki tiket dengan nama yang sesuai antara tiket dengan identitas penumpang yang bersangkutan yang berhak masuk ke dalam peron, tiket akan distempel basah dengan tulisan "sesuai identitas" apabila telah dinyatakan sesuai. Penumpang dapat melakukan *boarding* maksimal 2 jam sebelum keberangkatan KA yang dituju.

Dengan menggunakan sistem aplikasi, calon penumpang juga dapat memesan tiket 90 hari sebelum keberangkatan dan dapat membeli tiket di minimarket dan agen tiket yang ditunjuk ataupun melalui website KAI dan CC121. Tentunya agar calon penumpang tidak perlu antri di loket stasiun, cukup membeli tiket dari rumah.

With reliable ticketing system KAI able to serve purchase tickets for up to 90 days before departure of the train and ticket purchases can be done in the minimarket, travel agents, websites of KAI, the official Application KAI (KAI Access), contact center 121 or other KAI's appointed channel, so that passengers do not have to queue at the counter.

Boarding System

The Boarding System has been implemented since the application of Lebaran Day Transportation in 2012, hence the application are being consistently applied and tightened until now. The purpose of the Boarding System is to make sure only passengers with tickets can enter the train station and use the train service according to the destination, so as to prevent the entry of illegal traders, stowaway, ticket brokers, and other parties that may interfere with the comfort and security of a railway.

At the Boarding System, the station is divided into three zones, Zone 1 is the area which is the emplacement or platform for on-boarding and off-boarding of the passengers, Zone 2 is the waiting room for passengers before entering the platform and on-board of train, this area only for passengers with tickets, while zone 3 is a common area that provides supporting facilities for passengers such as minimarket, cafe, restaurant, ATM center, etc.

Boarding is performed on the gate by the inspectors so that only passenger who has ticket with the name of the ticket corresponds to the identity of the passenger is entitled to enter the platform, ticket will be wet stamped with the words "in accordance identity" if it has been declared fit. Boarding passengers can make a maximum of 2 hours before the intended departure of trains.

By using this application system, passenger may place order for ticket 90 days prior to the journey and may purchase the ticket in minimarket as well as appointed ticket sales or KAI website and CC121. This of course will make the passenger do not have to queue in ticket booth in a station and buying the ticket at home instead.

Inovasi BerkelaJutan

Sustainable Innovation



Stasiun sebelum berlaku *boarding system*
Station condition before boarding system



Stasiun setelah berlaku *boarding system*
Station condition after boarding system implementation

Berbagai upaya dilakukan guna memberikan kesadaran kepada masyarakat khususnya pengguna jasa kereta api melalui media sosial, media cetak, spanduk, media *online*, dan lain-lain. Dalam pelaksanaannya selain dilakukan oleh petugas khusus, *boarding* juga dilakukan oleh pejabat Perseroan pada waktu-waktu tertentu. Komitmen perusahaan akan kebijakan ini pun sangat mendukung keberhasilan sistem tersebut. Ketegasan sanksi akan diberikan kepada pekerja yang kedapatan melakukan kecurangan.

Kondisi steril kereta dari penumpang gelap, secara tidak langsung berdampak pada optimalisasi pendapatan angkutan penumpang. Sementara bagi masyarakat khususnya calon penumpang kereta, mereka tidak perlu membayar tinggi harga tiket KA kepada para calo. Dampak sosial yang ditimbulkan yaitu secara tidak langsung menyadarkan masyarakat untuk tertib berkereta api dan tertib administrasi untuk memiliki identitas kependudukan.

Various attempts were made in order to bring awareness to the public, especially users of railway services through social media, print media, banners, online media, and others. In its implementation, aside it carried out by specialized personnel, boarding also carried out by the Company's officers at certain times. The Company's commitment to this policy supports the success implementation of the system. Assertive sanction will be given to employees who are found to commit fraud.

Train sterile conditions of free riders, has indirectly impacted to the optimization of passenger transport revenue. As for the public, especially passenger trains, they do not need to pay a high price for the train ticket from scalpers. Its social effects which indirectly disciplined the public towards the orderly train and good administration to push passenger to have an formal identity.

Piket Sabtu Minggu (Pisami)

Piket Sabtu Minggu atau Pisami adalah salah satu bentuk komitmen manajemen dalam hal pengawasan atas pemberlakukannya kebijakan pelayanan dalam bentuk piket pada akhir pekan, karena akhir pekan adalah masa tersibuk di bisnis transportasi. Setiap bulan Direksi, termasuk Direktur Utama dan tiga tingkat di bawahnya wajib melaksanakan piket pada akhir pekan. Selain untuk memberikan pelayanan kepada pelanggan dan keteladanan, piket akhir pekan juga dimaksudkan untuk menanamkan rasa karya kepada semua jajaran KAI di Pusat maupun Daerah.

Komunikasi Internal (Milis Broadcast)

Untuk mewujudkan empat pilar keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan kenyamanan dibutuhkan komunikasi yang cepat dan tidak terdistorsi, sehingga tindak lanjut sebuah permasalahan dapat disampaikan secara langsung kepada pihak yang berkepentingan, secara *real time* di lingkungan KAI. Untuk tujuan ini maka digunakan *email broadcast* dalam *mailing list* (Milis Broadcast) yang memungkinkan instruksi dan arahan dari Manajemen dapat dengan mudah diterima dimana saja dan kapan saja. Masukan dari konsumen yang ditujukan kepada manajemen, bisa ditanggapi secara langsung dan ditindaklanjuti, sehingga unit terkait dapat dengan cepat melakukan perbaikan.

Melalui Milis Broadcast ini juga, informasi rutin tentang Kinerja Operasi, Keselamatan, kegiatan di daerah serta berita di media massa yang terkait dengan perkeretaapian dapat dibaca melalui e-mail, termasuk Keputusan Direksi, sehingga memudahkan pekerja untuk selalu update terhadap regulasi perusahaan.

Piket Sabtu Minggu (Pisami)

Saturday-Sunday Picket is one of management commitments in supervising the application of service policy in the form of a picket during the weekend, because the weekend is the busiest period in the transportation business. Each month the Board of Directors, including the Managing Director and three levels below shall implement a picket during the weekend. Aside to provide service and perform as role model to customers, it is also intended to embed solidarity and teamwork amongst the employees of KAI at all levels in the Headquarters as well as in the regional area.

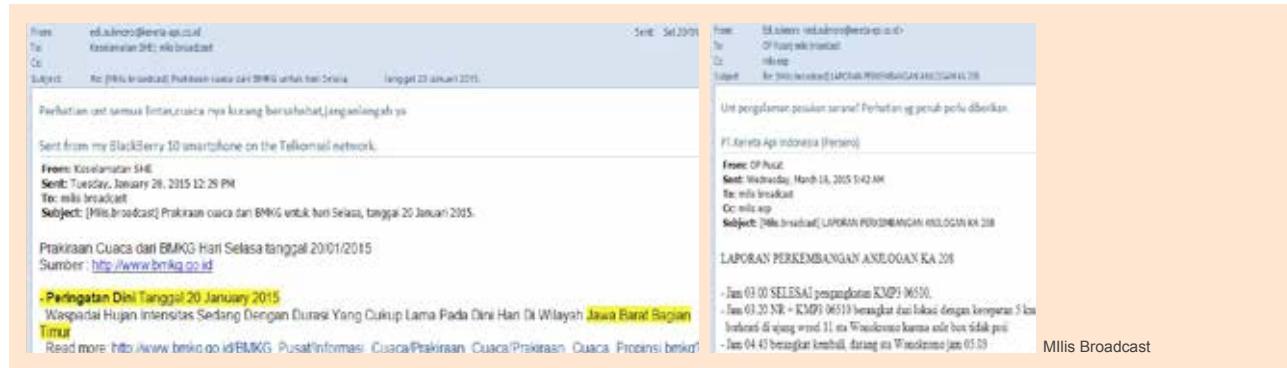
Internal Communication (Milist Broadcast)

To achieve the four pillars of Safety, Punctuality, Service, and Comfort, rapid and undistorted communication is needed, so the follow-up actions to solve problems can be addressed directly to the concerned parties, in real time within the KAI. For this purpose, we broadcast emails through the mailing list (Milist Broadcast) which enables instructions and directions from management that accessible from anywhere and anytime. Feedback from consumers is addressed to the management, can be addressed directly and furthered follow-ups, so that the designated unit can respond directly to make improvements.

Through this Milist Broadcast, routine information about Operation Performance, Safety, activities in the area as well as in the news in the mass media that are related to railways can be read via e-mail, including the decisions from Directors, making it easier for employees to always update to Company's regulations.

Inovasi BerkelaJutan

Sustainable Innovation



KAI Access

KAI Access

Pemanfaatan teknologi pada sistem tiket kereta api pada dasarnya telah dimulai sejak tahun 1989 saat teknologi komputer digunakan pada tiket kereta api relasi Bandung–Jakarta. Saat ini penggunaan teknologi telah semakin masif dan semakin dominan. Sistem manual telah mulai dihilangkan digantikan dengan aplikasi yang bisa diakses calon penumpang secara elektronik.

Tahun 2014 ini ditandai dengan sebuah terobosan besar pada sistem tiket yaitu pemanfaatan teknologi informasi secara komprehensif yang dapat digunakan pada komputer dan telepon selular, yaitu Aplikasi Kereta Api Indonesia Access (KAI Access) yang merupakan *Official Mobile Application* untuk memudahkan calon penumpang mendapatkan informasi dan melakukan pemesanan tiket kereta api secara *online* dimanapun dan kapanpun. Aplikasi ini tersedia pada semua *platform* berbasis internet baik melalui perangkat *smartphone* maupun tablet.

KAI Access merupakan evolusi aplikasi Kereta Api Mobile Application (Kabila) yang menggunakan teknologi berbasis teks sesuai dengan teknologi yang sedang berkembang pada tahun 2011. Kini mengunduh aplikasi KAI Access di handphone menjadikan loket serasa di genggaman. Seperti slogannya ‘beli tiket semudah update status’ yang merupakan salah satu kampanye KAI dalam program beli tiket itu mudah. Sejak diluncurkan pada September 2014 sampai akhir tahun 2014, hanya dalam waktu 4 bulan, aplikasi KAI Access telah diunduh sebanyak 833.134 kali.

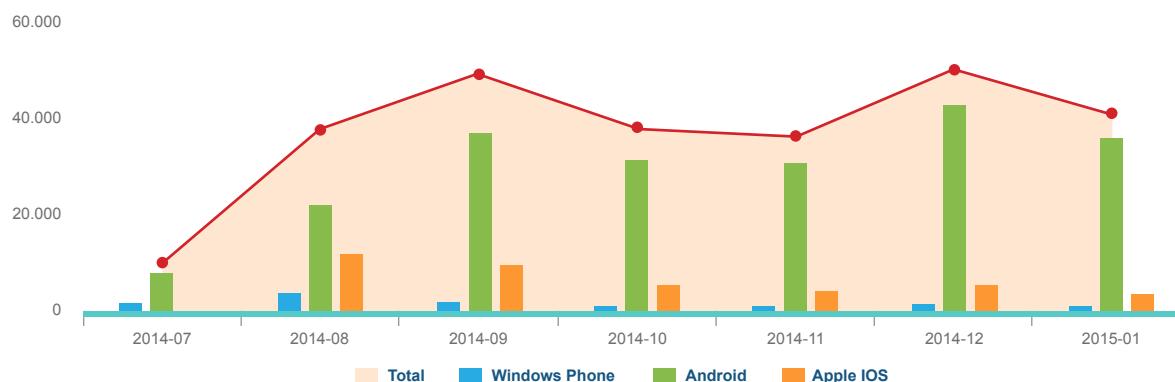
The use of technology in the railway ticketing system has been started since 1989 when computer technology is used on train tickets connecting Bandung–Jakarta. Today the use of technology has increasingly massive and increasingly dominant. The manual system has been replaced with an application that can be accessed electronically by passengers

2014 was marked by a major breakthrough in the ticketing system which is a comprehensive utilization of information technology that can be used on computers and mobile phones, namely KAI Application Access Kereta Api Indonesia (KAI ACCESS) which an Official Mobile Application to allow passengers to get information and book train tickets online anywhere and anytime. This application is available on all internet-based platform either via smartphone or tablet.

KAI Access is an evolution from Railway Mobile Application (Kabila) that use the text-based technology in accordance with the emerging technologies in 2011. Now by downloading the KAI Access application in your mobilephone, it seems to have the ticketing counter in your hand. With the slogan ‘buy tickets as easy as updating your status’, has become the campaign for KAI in promoting the easiness in buying train tickets. Since its launch in September 2014 until the end of 2014, in just four months, KAI Access application has been downloaded 833,134 times.

Jumlah Registrasi Per Bulan

Number of Registration Per Month



Fitur KAI Access



Fitur untuk proses pemesanan tiket hingga pembayaran

A feature to process the ticket reservation until payment



Fitur untuk melihat jadwal semua kelas, jika ada yang sesuai bisa dilanjutkan pemesanan tiket hingga pembayaran

A feature to see the train schedule from all classes, if there is a corresponding ticket reservations, it can be continued until the payment.



Fitur untuk melihat status pembayaran dari tiket yang sudah dipesan dan dibayar.

Feature to view the status of the purchased ticket that has been ordered and paid.

KAI Access Features



Fitur untuk memberikan berita yang otomatis terhubung dengan website corporate, berita yang dimunculkan 10 berita terakhir, sehingga pemesan akan selalu mendapatkan Informasi perkembangan PT KAI

A feature that provides news that automatically connect to the corporate website, 10 latest news, so that the customer will get the latest information of KAI



Fitur untuk melihat peta stasiun terdekat dari posisi pemesan yang tidak tahu lokasi, fitur ini juga akan menunjukkan jalan terdekat ke stasiun terdekat. didalamnya juga terdapat informasi tentang stasiun tersebut.

A feature to look at a map of the nearest train station from the position of customer who does not know the location of the train station. The feature also shows the nearest road to the nearest station. it will also include information about the station.



Fitur Informasi KA (daftar waktu dari stasiun asal dan tujuan suatu KA, Syarat dan Ketentuan pemesanan tiket, dan Versi aplikasi KAI Access).

A railway information feature (schedule from the origin station and destination, Terms and Conditions related to ticket reservations, and KAI Access app version).

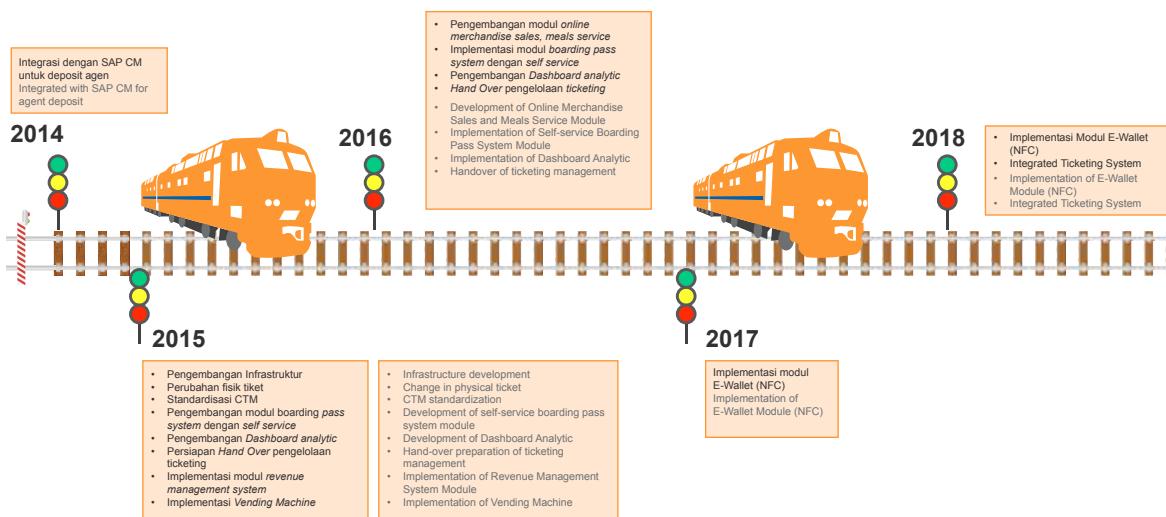
Inovasi BerkelaJutan

Sustainable Innovation

| | | | |
|---|---|---|---|
|  <p>History/Riwayat</p> | <p>Fitur untuk melihat riwayat pemesanan yang sudah dilakukan (tampilan 10 pemesanan terakhir)</p> <p>A feature to look at the history of reservations made (to see the 10 last reservations)</p> |  <p>Peta Lokasi</p> | <p>Fitur space (iklan) baik internal maupun eksternal dan bisa dibedakan berdasarkan platform sistem operasi Perangkat.</p> <p>A space feature for advertisement, both internally and externally, and can be distinguished by the device operating system platform.</p> |
|  <p>Profil</p> | <p>Fitur untuk data pribadi pemesan (Nama, Nomor ID, Nomor HP, Alamat, Jenis Kelamin, Tanggal Lahir) yang akan digunakan untuk data pemesanan, dalam fitur ini juga ditambahkan 3 profil untuk pemesanan sampai dengan 4 orang.</p> <p>A feature to subscribe personal data (name, ID number, phone number, address, sex, date of birth) which will be used for ordering data, in the feature we have also added three profiles for booking up to 4 people.</p> | | |

Inovasi akses bagi penumpang KAI tidak berhenti pada KAI Access yang ada sekarang, KAI telah memiliki *roadmap* pengembangan KAI Access sampai dengan tahun 2018. Aplikasi KAI Access akan dikembangkan untuk memberikan nilai tambah bagi pengguna jasa kereta api penumpang seperti *boarding pass* elektronik hingga *e-wallet* yang memberikan kenyamanan dan keamanan.

Innovation on access for passengers of KAI does not stop at the existing KAI Access, KAI has developed the KAI Access roadmap until year 2018. The KAI Access application will be developed to provide added value for users of passenger rail services such as electronic boarding passes to e-wallet that provides comfort and security.



Kinerja Usaha KAI

Dengan berbagai inovasi berkelanjutan yang dilakukan KAI beberapa tahun terakhir juga turut meningkatkan nilai tambah finansial bagi pemangku kepentingan. Kini kereta api menjadi moda pilihan untuk transportasi penumpang dan barang. Antara tahun 2010 - 2014, jumlah penumpang yang diangkut naik 8,98% dan jumlah barang yang diangkut naik 13,08%.

KAI Business Performance

Various sustainable innovation implemented by KAI in recent years had helped the company to increase the financial added value for stakeholders. Nowadays train has become the choice of transportation mode for passengers as well for goods. Between 2010 - 2014, the number of passengers carried increased 8.98% and the amount of goods transported rose 13.08%.

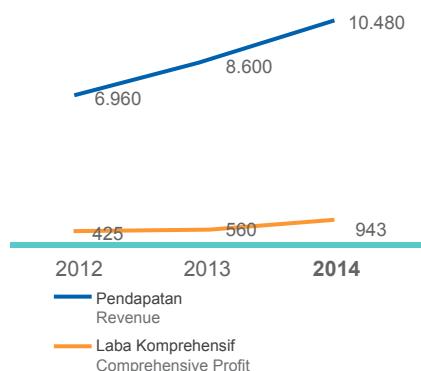
Pada tahun 2014 kinerja usaha KAI cukup memuaskan dan meningkat dari tahun sebelumnya. Hampir seluruh sasaran kinerja finansial dan kinerja produksi dapat dicapai, bahkan ada indikator kinerja yang melampaui sasaran, yaitu laba yang diatribusikan kepada pemilik entitas induk sebesar Rp948,22 miliar atau 116,14% dari anggaran dan beban operasional lain-lain sebesar Rp350,26 miliar atau 151,57% terhadap anggaran. Di samping itu, nilai aset perusahaan juga meningkat secara signifikan seiring dengan penambahan jumlah aset properti mencapai Rp16.894 miliar.

Selain kinerja tersebut, salah satu hal terpenting yang dicapai oleh KAI adalah yang terkait dengan kapasitas. Pada hampir semua lini, kapasitas perusahaan juga terus meningkat seperti kapasitas sumber daya manusia, sistem manajemen, sistem operasional, sarana dan prasarana, serta salah satu yang terpenting adalah kapasitas teknologi informasi dan komunikasi.

Kinerja Finansial

Aset, pendapatan, dan laba komprehensif mengalami kenaikan selama tiga tahun terakhir. Nilai Aset pada tahun 2014 sebesar Rp16.894 miliar, naik 10,72% dari tahun 2013. Di sisi lain, total pendapatan tahun 2014 juga mengalami kenaikan sebesar 21,86% menjadi Rp10.480 miliar, dengan laba komprehensif sebesar Rp943 miliar, naik 68,39% dari tahun 2013. Pada tahun 2014, kontribusi pajak KAI untuk negara mencapai Rp276,55 miliar.

Pendapatan dan Laba KAI (Rp miliar)
Revenue & Profit KAI (Rp billion)



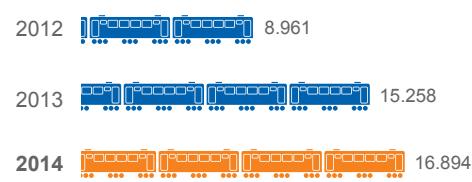
In 2014 the performance of KAI was satisfactory and increased from the previous year. Almost all financial performance goals and performance of production can be achieved, and some performance indicators also surpassed the target, ie profit attributed to owners of the holding company which amounted to Rp948.22 billion, or 116.14% of the budget and other operating expenses amounted to Rp350.26 billion or 151.57% of the budget. Furthermore, the value of company assets also increased significantly with the increase in the number of property assets reached Rp16,894 billion.

In addition to the performance, one of the most important things achieved by KAI was related to the capacity. In almost of all our units, the capacity of the company also continues to increase such as the capacity of human resources, management systems, operational systems, facilities and infrastructure, as well as the one of the most important is the capacity of information and communication technologies.

Financial Performance

Assets, revenue and comprehensive profit have increased over the last three years. The value of assets in 2014 amounted to Rp16,894 billion, increased 10.72% from 2013. On the other hand, total revenue in 2014 also increased by 21.86% to Rp10,480 billion, with a comprehensive profit of Rp943 billion, increased 68.39% from 2013. In 2014, KAI tax contribution to the state reached Rp276.55 billion.

Nilai Aset Total KAI (Rp miliar)
Value of Total Assets KAI (Rp billion)



Inovasi BerkelaJutan

Sustainable Innovation

Kinerja Operasional

Selama tahun 2014, KAI telah melakukan berbagai upaya masif untuk meningkatkan kinerja operasional perusahaan. Peningkatan kinerja operasional ini bertujuan untuk meningkatkan kinerja keuangan sekaligus kinerja operasional didasarkan pada empat pilar utama, yaitu keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan kenyamanan. Inisiatif yang dilaksanakan KAI untuk meningkatkan kinerja operasional Perseroan adalah:

Operational Performance

During 2014, KAI has made massive efforts to improve the operational performance of the company. Improved operational performance is aimed at improving the financial performance along with the operational performance based on four main pillars, Safety, Punctuality, Service and Comfort. Initiatives undertaken by KAI to improve the operational performance of the Company are:

| Kereta Api Penumpang Passenger Transportation | Kereta Api Barang Freight Transportation |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Kegiatan Promosi Angkutan Penumpang Passenger Transport Promotional Activity - Tambahan Perjalanan Kereta Api Penumpang Baru, termasuk penambahan frekuensi dan pengoperasian Kereta Api relasi. Additional New Passenger Train Journey, including the addition of frequency and operation of Railways destinations. - Kereta Api Penumpang Baru pada tahun 2014 New Passenger Railways in 2014 <ul style="list-style-type: none"> • KA Sarangan Ekspres (Surabaya–Madiun). KA Sarangan Express (Surabaya–Madiun) • KA Maharani Ekspres (Cepu–Surabaya Pasarturi). KA Maharani Express (Cepu–Surabaya Pasarturi) • KA Siliwangi (Sukabumi–Cianjur). • KA Kalijaga (Purwosari–Semarang). • KA Kamandaka (Purwokerto–Semarang). • KA Sidomukti (Solobalapan–Yogyakarta) - Rerouting dan Rescheduling Kereta Api Penumpang Rerouting and rescheduling of Passenger Railway - Kebijakan Tarif Angkutan Penumpang Passenger Transportation Tariff Policy - Pengembangan Angkutan Penumpang PT Railink Expansion of passenger transportation of PT Railink | <ul style="list-style-type: none"> - Pengembangan Sistem Aplikasi untuk tertib administrasi dan pengawasan tonase angkutan barang Development of application system to support good administration and to supervise freight tonnage - Efisiensi Pola Operasi untuk meningkatkan volume angkutan Efficiency of operation pattern to increase the volume of freight - Penambahan Kapasitas Angkutan Barang Addition of Freight Capacity - Tambahan Kereta Angkutan Barang dan Relasi Baru Additional Freight Transportation and New Destinations <ul style="list-style-type: none"> • Operasional KA Peti kemas Baru (Cikarang Dry Port-Waru PP), Kalog 5 (Sao-Bet) dan PT MAU (Poo-Gdb). Operation of KA Peti Kemas Baru (Cikarang Dry Port–Waru vv) Kalog 5 (Sao-Bet) and PT MAU (Poo-Gdb) • Tambahan frekuensi KA Semen Tiga Roda (Nmo-Klm) menjadi 2 KA/hr. Additional frequency of KA Semen Tiga Roda (Nmo-Klm) to 2 train/day • Tambahan frekuensi KA Petikemas BWI dan KBS menjadi berjalan tiap hari. Additional BWI and KBS Container train frequency and to every day • Menjalankan KA Pasir Javanoa (Bale Semen Nmo-bbn) Operate the KA Pasir Javanoa (Bale Semen Nmo-bbn) • Operasional Ka Aqua relasi Cicurug-Jakarta gudang. Operating the KA Aqua with destination Cicurug–Jakarta warehouse • Operasional KA Baru Semen Tiga Roda relasi Nambo-Banyuwangi dan Nambo-Brambanan, Nambo–Semarang poncol dan Arjawinangun–Semarang Poncol. Operating the KA Baru Semen Tiga Roda destination of Nambo–Banyuwangi and Nambo–Brambanan, Nambo–Semarang Poncol and Arjawinangun–Semarang Poncol • Operasional KA Baru Semen Bosowa relasi Banyuwangi-Kalimas Operating KA Baru Semen Bosowa destination of Banyuwangi–Kalimas |



KA penumpang baru, KA barang
baru dan relasi baru
New passenger train, freight train
and new relation

Manajemen Aset

Aset merupakan salah satu hal penting yang harus dikelola perusahaan agar mampu menjaga keberlanjutan bisnisnya dan mewujudkan tata kelola yang baik. KAI telah melakukan upaya untuk mengelola dan mengoptimalkan aset-asetnya. Hal ini menjadi sangat relevan bagi KAI selama 150 tahun perjalanan Perseroan, aset-aset yang dimiliki tidak sepenuhnya dikelola sesuai tata kelola. Terdapat banyak aset KAI yang dipergunakan pihak-pihak lain karena tumpang tindihnya status dan kepemilikan aset, terutama aset lahan dan bangunan.

Untuk mengelola aset, KAI memulai dengan melakukan inventarisasi aset yang telah dilakukan secara komprehensif. Upaya ini dilanjutkan dengan memilah aset-aset yang sudah memiliki kejelasan hukum dan yang masih bermasalah. Upaya yang sangat keras telah dilakukan untuk mengambil kembali aset yang diduduki dan diakui pihak lain. Selama tahun 2014 upaya dan pencapaian untuk penyelamatan aset adalah:

- Penertiban dalam rangka penyelamatan aset perusahaan (*Right of Way/ROW*) berupa Tanah, Rumah Dinas dan Bangunan seluas 418.213 m².
- Penertiban dalam rangka penyelamatan aset perusahaan (non ROW) berupa Tanah, Rumah Dinas dan Bangunan Dinas seluas 2.506.899 m².
- Pensertifikatan tanah seluas 1.307.255 m².

Assets Management

Asset is one of the important things that should be managed by the company to maintain sustainable business as well as to implement the good governance. KAI has made some efforts to manage and optimize its assets. These are relevant for KAI as the Company has reached its 150 years of journey, owned assets shall be managed in accordance to good governance. Many assets of KAI utilized by other parties due to the overlapping status and ownership of assets, especially on land and building assets.

To manage its assets, KAI started by conducting a comprehensive inventory of assets. These efforts continued by sorting assets that already have legal clarity and those are still problematic. Very hard efforts have been made to take back the occupied and recognized assets by other party. During the 2014 efforts and achievements for reclaiming assets were:

- Control in order to rescue the company's assets (right of way/ROW) in the form of Land, Home Office and building area of 418,213 m².
- Control in order to rescue the company's assets (non ROW) in the form of Land, Home Office and Department of Buildings of 2,506,899 m² area.
- Certified 1,307,255m² of land

Inovasi Berkelanjutan

Sustainable Innovation

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| Pendataan Aset <ul style="list-style-type: none"> • Penelusuran aset sampai ke Negara Belanda • Pembuatan buku register asset Asset Data Collection <ul style="list-style-type: none"> • Assets tracking up to the Netherlands • Develop the register book assets | Penyelamatan Aset <ul style="list-style-type: none"> • Penerbitan lahan dan bangunan yang dikuasai pihak lain • Penggunaan jalur hukum • Sertifikasi, bekerja sama dengan BPN Asset Rescue <ul style="list-style-type: none"> • Controlling land and buildings held by the other party • The use of legal channels • Certification, in cooperation with BPN | Penilaian Aset <ul style="list-style-type: none"> • Penilaian kembali aset yang sudah dikuasai • Pembukuan Aset Assets Valuation <ul style="list-style-type: none"> • The revaluation of assets already controlled • Book-keeping of assets | Pemanfaatan Aset <ul style="list-style-type: none"> • Pendirian anak perusahaan • Pengembangan model kerja sama • Renegosiasi kontrak • Pemanfaatan properti • Pemanfaatan sebagai ruang iklan Asset Utilization <ul style="list-style-type: none"> • Establishment of subsidiary • Development of cooperation model • Renegotiation of contracts • Utilization of property • Utilization of space as for advertisement | Hasil <ul style="list-style-type: none"> • Kepuasan pelanggan • Pendapatan perusahaan Result <ul style="list-style-type: none"> • Customer Satisfaction • Company Revenue |
|--|--|--|---|--|

Pemanfaatan Aset

Bagi aset yang telah memiliki kepastian hukum, KAI melakukan berbagai upaya pemberdayaan aset agar menjadi produktif dan memberikan nilai tambah, baik yang bersifat jangka pendek maupun jangka panjang. Pengembangan aset properti dalam jangka pendek, meliputi pengembangan kawasan stasiun-stasiun besar untuk pengembangan bisnis yang melayani berbagai keperluan para pengguna jasa kereta api, sedangkan stasiun-stasiun yang melayani angkutan perkotaan seperti KA Commuter Jabodetabek dikembangkan sebagai *park and ride*. Sedangkan untuk pengembangan properti dalam jangka panjang, meliputi:

1. Pengembangan properti melalui kerja sama dengan anak perusahaan dalam bentuk kerja sama operasi di Sidoarjo, Purwokerto, dan Semarang.
2. Pengembangan properti melalui kerja sama dengan mitra swasta dalam bentuk *Build Operate Transfer* (BOT) di Bandung, Jakarta, dan Surabaya.

Utilization of Assets

For assets that have acquired legal certainty, KAI utilized the assets to be more productive and provide added value for the company, both for short term and long term. The development of property assets in the short term, covering the development of a large area of the stations for businesses that serve various train service for passengers, while stations that serve urban transport such as trains Commuter Jabodetabek developed as a park and ride area. As for property development in the long term, include:

1. The development of property through cooperation with company subsidiaries through joint operations in Sidoarjo, Purwokerto, Semarang.
2. Property development through cooperation with private partners through build-operate-transfer (BOT) mechanism in Bandung, Jakarta and Surabaya.



Kinerja Finansial

- Laba yang diatribusikan kepada pemilik entitas induk Rp948.220.660.000 atau 116,14% dari anggaran sebesar Rp816.448.466.000.
- Realisasi Pendapatan Operasi sebesar Rp10.478.074.413.000 atau 81,83% terhadap target sebesar Rp12.804.572.256.000.
- Realisasi Beban Pokok Penjualan, Umum, dan Administrasi Rp8.907.829.121.000 atau 81,14% terhadap anggaran sebesar Rp10.978.589.998.000
- Realisasi Pendapatan (Beban) lain-lain sebesar Rp(350.263.296.000) atau 151,57% terhadap anggaran sebesar Rp(723.293.682.000).
- Realisasi Pajak (Pajak Kini + Pajak Tangguhan) sebesar Rp276.554.675.000 atau 98,32% terhadap anggaran sebesar Rp281.284.260.000. [G2-EC1]

Kinerja Produksi

- Penumpang terangkut sebanyak 280.346.245 orang atau 91,94% dari target 304.922.584 orang, dengan pendapatan Rp4.577.283.248.000,- atau 100,48% dari target Rp4.555.542.172.000.
- Barang terangkut sebanyak 30.685.308 ton atau 75,44% dari target 40.677.791 ton dengan pendapatan Rp4.109.656.383.000 atau 75,86% dari target Rp5.417.301.861.000.
- Kilometer Angkutan penumpang sebanyak 20.915.644.199 km-pnp atau 88,02% dari target 23.762.298.959 km-pnp.

Financial Performance

- Attributed profit to owners of holding company Rp948,220,660,000 or 116.14% of the budget Rp816,448,466,000
- Actual Operating Income amounted Rp10,478,074,413,000 or 81.83% against Target of Rp12,804,572,256,000.
- Actual Cost of Sales, General, and Administrative Rp8,907,829,121,000 or 81.14% of the budget of Rp10,978,589,998,000
- Actual Other Income (Expenses) Rp(350 263 296 000) or 151.57% against the budget of Rp(723,293,682,000).
- Actual Tax (Current Tax + Deferred Tax) of Rp276,554,675,000, - or 98.32% of the budget of Rp281,284,260,000. [G2-EC1]

Production Performance

- Passengers transported as many as 280,346,245 people or 91.94% of the target of 304,922,584 people, with revenue Rp4,577,283,248.000 or 100.48% of the target of Rp4,555,542,172,000.
- Freight transported as much as 30,685,308 tons or 75.44% of the target of 40,677,791 tons with revenue of Rp4,109,656,383,000 or 75.86% of the target Rp5,417,301,861,000.
- Kilometer passenger transported as much as 20,915,644,199 km-pnp or 88.02% of the target 23,762,298,959 km-pnp.

Inovasi Berkelanjutan

Sustainable Innovation

- Kilometer ton angkutan barang sebanyak 9.888.094.893 km-ton atau 66,02% dari target 14.978.475.649 km-ton.
- Kilometer KA sebanyak 60.136.569 km atau 101,53% dari target 59.232.000 km.
- Kilometer lokomotif sebanyak 83.115.938 km atau 98,64% dari target 84.261.000 km.
- Kilometer tempat duduk sebanyak 30.254.409.199 km atau 104,00% dari target 29.089.749.981 km.
- Kilometer kereta sebanyak 304.703.161 km atau 108,38% dari target 281.131.000 km
- Kilometer Gerbong sebanyak 414.854.672 km atau 77,57% dari target 534.815.000 km.
- Kilometer tons of goods transported as much as 9,888,094,893 km-ton or 66.02% of target 14,978,475,649 km-tons.
- Kilometer of railway much as 60,136,569 km or 101.53% of the target of 59,232,000 km.
- Kilometer of locomotive as much as 83,115,938 km or 98.64% of target 84,261,000 km.
- Kilometer seats as many as 30,254,409,199 km or 104.00% of the target 29,089,749,981 km.
- Kilometer train as many as 304,703,161 km or 108.38% of the target of 281,131,000 km
- Kilometer carriages as much as 414,854,672 km or 77.57% of the target of 534,815,000 km.

Kinerja Operasional

Sarana Siap Operasi

- Lokomotif: 464 unit atau 104,50% terhadap anggaran 444 unit.
- KRD: 86 unit atau 92,47% terhadap anggaran 93 unit.
- KRL: 582 unit atau 101,75% terhadap anggaran 572 unit.
- Kereta: 1.430 unit atau 95,33% terhadap anggaran 1.500 unit.
- Gerbong: 6.387 unit atau 88,96% terhadap anggaran 7.180 unit.

Prasarana jalan rel, Jembatan dan kehandalan sinyal

- Aset Pemerintah
 - Jalan rel: 101,67%
 - Jembatan: 99,01%
- Aset KAI, dibandingkan dengan anggarannya
 - Jalan rel: 76,01%
 - Sintelis: 102,36%

Operational Performance

Ready-to-Operate Rolling Stock

- Locomotive: 464 units or 104.50% against the budget of 444 units.
- KRD: 86 units or 92.47% of the budget of 93 units.
- KRL: 582 units or 101.75% of the budget of 572 units.
- Coach: 1,430 units or 95.33% of the budget of 1,500 units.
- Wagon: 6,387 units or 88.96% of the 7,180 budget unit.

Rail road infrastructure, bridge and signal reliability

- Government Assets
 - Railroad: 101.67%
 - Bridge: 99.01%
- Assets of KAI, compare to its budgets
 - Railroad: 76.01%
 - Signal: 102.36%

Operasional

- Waktu Peredaran Gerbong (WPG) rata-rata 2,40 hari atau 87,69% terhadap toleransinya yaitu 2,73 hari.
- Realisasi Lokomotif mogok terdapat 441 kejadian atau 73,38% terhadap toleransinya sebanyak 601 kejadian.
- Rata-rata kelambatan KA Penumpang berangkat 4,23 menit dari toleransi 3,07 menit, dan KA penumpang datang 35,11 menit dari toleransi 31,07 menit.
- Rata-rata kelambatan KA Barang berangkat 84,52 menit dari toleransi 52,08 menit, dan KA Barang datang 139,75 menit dari toleransi 60,50 menit.
- Sumber Daya Manusia sejumlah 25.566 orang atau 94,69% terhadap anggaran 27.000 orang.

Operational

- Wagon Circulation Time (WPG) an average of 2.40 days, or 87.69% of the tolerance of 2.73 days.
- Actual of locomotive broke down was 441 incidents or 73.38% of the total 601 events tolerance.
- Average delay of passenger trains departing 4.23 minutes from 3.07 minutes tolerance, and train passengers arriving 35.11 minutes from 31.07 minutes tolerance.
- The average delay of freight trains departing 84.52 minutes from 52.08 minutes tolerance, and freight trains coming 139.75 minutes of tolerance 60.50 minutes.
- Human Resources a number of 25,566 people or 94.69% of the budget of 27,000 people.

Keselamatan Berkereta Api

Railway Safety

Peningkatan kinerja keselamatan berkereta api serta keselamatan kerja adalah tantangan tersendiri bagi KAI. Peningkatan kesadaran dan kompetensi tentang keselamatan telah kami laksanakan. Tahun ini kami mulai melakukan pendekatan yang lebih komprehensif yaitu penerapan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (SMK3).

The improvement of safety performance and occupational safety are some of the challenges faced by KAI. We have implemented the safety awareness and increased our competence in safety. This year we decided to conduct a more comprehensive approach that is the implementation of the Occupational Health and Safety Management System (OHSMS).



Keselamatan Berkereta Api

Railway Safety



Pendekatan Keselamatan KAI

Keselamatan merupakan salah satu risiko penting yang memengaruhi keberlanjutan KAI. Keselamatan publik, pekerja, dan reputasi perseroan adalah aspek-aspek yang berpengaruh langsung terhadap kinerja Perseroan secara keseluruhan. Walaupun kinerja keselamatan KAI beberapa tahun terakhir cenderung meningkat, kami juga menyadari bahwa masih banyak upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan kinerja keselamatan kereta Api dan keselamatan kerja di perusahaan.

Safety Approach of KAI

Safety is one of the important risks that affects the sustainability of KAI. Public safety, employees safety and company reputation are aspects that directly influence overall performance of the company. Even though safety performance of KAI in recent years shows improvement trend, we also understand that a lot of effort should be done to improve the railway and occupational safety performance.

Perseroan telah memiliki Direktorat Keselamatan dan Keamanan yang khusus mengurus aspek keselamatan kereta api serta kesehatan dan keselamatan kerja di lingkungan KAI. Inisiatif strategis yang telah dilaksanakan oleh KAI di bidang keselamatan adalah:

- Penetapan tujuan keselamatan yaitu “*zero fatality accident dan zero accident*” yang diiringi dengan perumusan rencana aksi keselamatan pada setiap unit operasional.
- Upaya penerapan “*safety work and safety mind*” di seluruh lingkungan kerja PT KAI.
- Pembentukan Komite Keselamatan di setiap Daerah Operasi, Divisi Regional, Sub Divisi Regional, dan Balai Yasa.
- Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) pada unit-unit operasional di KAI. Pembentukan dan penerapan SMK3 ini merupakan upaya perusahaan untuk melakukan sebuah pendekatan yang sistematis dan berkesinambungan berdasarkan pendekatan peningkatan berkesinambungan.

Keempat upaya utama di atas diharapkan mampu terus meningkatkan kinerja keselamatan KAI. Di masa depan, diharapkan keselamatan akan menjadi budaya perusahaan dan melekat erat pada benak setiap insan KAI. [G4-DMA].

The Company has established Directorate of Safety and Security specifically in charge of railway safety aspects as well as occupational health and safety surround KAI. Strategic initiatives that have been implemented by KAI on safety issues are:

- Determination of safety objectives called “zero accident and zero fatality accident”, accompanied by the formulation of the action plan in each operational units.
- Efforts to apply the “safety work and safety mind” program on every location of the KAI.
- The establishment of Safety Committee in each Regional Operations, Regional Division, Sub Regional Division, and Balai Yasa.
- The application of Occupational Health and Safety Management System (OHSMS) on the operating units of KAI. The establishment and application of this OHSMS is part of company’s efforts to carry out a systematic and continuous approach based on continuous improvement approach.

The four major efforts above are expectedly can improve the safety performance of KAI. In the future, it is expected that safety will become the corporate culture and firmly attached to the mind of every employees of KAI. [G4-DMA].

Keselamatan Berkereta Api

Railway Safety



Kebijakan KAI di bidang keselamatan, kesehatan, dan lingkungan serta komitmen keselamatan

Prosedur K3 di Lingkungan KAI

1. Instruksi Direksi No.7/LI.507/KA-2012 tanggal 19 Maret 2012 tentang Syarat-syarat Pemasangan dan Pemeliharaan Alat Pemadam Api Ringan (APAR) di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero)
2. Surat Direktur Keselamatan dan Keamanan No. LL.507/V/1/KA-2012 tanggal 07 Mei 2012 tentang Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja di *Track/Jalan Rel*
3. Instruksi Direksi No. 13/KP.501/KA-2012 Tanggal 28 Mei 2012 Tentang Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) di Lingkungan Kerja PT Kereta Api Indonesia (Persero)
4. Keputusan Direksi No. KEP.U/LL.507/VI/I/KA-2012 tanggal 6 Juni 2012 tentang Alat Pelindung Diri di Lingkungan Kerja PT Kereta Api Indonesia (Persero)
5. Keputusan Direksi No.Kep.U/LI.501/XI/1/KA-2012 tanggal 12 November 2012 tentang Standarisasi Rambu Keselamatan/Rambu Peringatan) di Lingkungan Kerja PT Kereta Api Indonesia (Persero)



Policies on Health, Safety and Environment (HSE) and Safety Commitment of KAI

OHS Procedure in KAI

1. The Board of Directors Instruction No. 7/LI.507/KA-2012 dated March 19, 2012 on the requirements of Installation and Maintenance Equipment of Fire Extinguisher in the environment of PT Kereta Api Indonesia (Persero)
2. Letter of the Director of Safety and Security No. LL.507/V/1/KA-2012 dated May 7, 2012 on Prevention of Occupational Accident in Track/Railroad
3. The Board of Directors Instruction No. 13/KP.501/KA-2012 Date May 28, 2012 on First Aid in the environment of PT Kereta Api Indonesia (Persero)
4. Decision of the Board of Directors No. KEP.U/LL.507/VI/I/KA2012 dated June 6, 2012 on Personal Protective Equipment in the environment of PT Kereta Api Indonesia (Persero)
5. Decision of the Board of Directors No. Kep.U/LI.501/XI/1/KA-2012 dated November 12, 2012 on Safety Standards Signs/Warning Signs) in the environment of PT Kereta Api Indonesia (Persero)

6. Surat Kilat Direktur Personalia, Umum dan TI No. PL.102/IX/130/KA-2013 tanggal 23 September 2013 tentang program pengadaan APD, APAR dan Perlengkapan Kerja
7. Instruksi Direksi No. 20/LL.507/KA-2014 tanggal 19 Agustus 2014 tentang Pencegahan Kecelakaan Kerja dan Penyakit Akibat Kerja di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Perangkat untuk Meningkatkan Kinerja Keselamatan

KAI telah menyusun dan menetapkan perangkat organisasi sebagai upaya untuk mengelola risiko keselamatan di lingkungan Perseroan secara menyeluruh, yaitu:

- **Vice President Occupational Health Safety and Environment**

KAI menetapkan jabatan dalam Direksi yaitu *Vice President Occupational Health Safety and Environment* (SH) yang memiliki tugas pokok dan tanggung jawab melakukan perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian strategi perusahaan yang berbasis Keselamatan Kesehatan Kerja dan Lingkungan (K3L).

Dalam menjalankan tugasnya, *VP Occupational Health Safety and Environment* (SH) dibantu oleh Tim *Occupational Health, Safety and Environment* (SH) atau K3L, yaitu *Manager Occupational Health Safety* (SHH), *Manager Environment* (SAE) dan *Manager Control and Evaluation Occupational Health Safety and Environment* (SHC).

- **Pembentukan Safety Inspector**

Di Kantor Pusat Bandung, KAI membentuk *Safety Inspector* yang secara khusus ditugaskan untuk memantau pelaksanaan program keselamatan di Daerah Operasi, Divisi Regional dan Sub Divisi Regional secara berkesinambungan.

Pembentukan *VP Occupational Health Safety and Environment* (SH) dan *Safety Inspector* dituangkan dalam Keputusan Direksi No. Kep.U/OT.003/XII/10/KA-2013 tanggal 11 Desember 2013 tentang Perubahan

6. Express Mail from Director of Personnel, General Affairs and IT No. PL.102/IX/130/KA-2013 dated September 23, 2013 on the procurement program of PPE, fire extinguisher and Work Equipments
7. The Board of Directors Instruction No. 20/LL.507/KA-2014 dated August 19, 2014 on the Prevention of Accidents and Occupational Diseases in the environment of PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Tools to Enhance Safety Performance

KAI has prepared and set the organizational tools to manage overall safety risks in the Company, they are:

- **Vice President Occupational Health Safety and Environment**

KAI formed a position inside the Board of Directors, that is the Vice President Occupational Health Safety and Environment (OHSE) which has a fundamental duty and responsibility for planning, implementation, monitoring and control strategies based company Occupational Health Safety and Environment (OHSE).

In performing its duties, VP Occupational Health Safety and Environment (OHSE) is assisted by an Occupational Health, Safety and Environment (OHSE) Team, the Occupational Health Safety (OHS) Manager, Environment Manager, Control Manager and Evaluation of Occupational Health Safety and Environment Manager.

- **The Establishment of Safety Inspector**

At its Bandung Head office, KAI established the Safety Inspector that have specific responsibility to continuously monitor the application of safety program in Operating Area, Regional Division, as well as the Sub Regional Division.

The establishment of VP Occupational Health Safety and Environment (OHSE) and Safety Inspector were stipulated in Decree of Directors No. Kep.U/OT.003/XII/10/KA-2013 dated December 11, 2013 on the

Keselamatan Berkereta Api

Railway Safety

dan Tambahan (P&T) Organisasi dan Tatalaksana Direktorat Keselamatan dan Keamanan (D5/S) di Lingkungan Kantor Pusat PT Kereta Api Indonesia (Persero).

- **Pembentukan Komite Keselamatan**

KAI membentuk Komite Keselamatan di tingkat Daerah Operasi, Divisi Regional, Sub Divisi Regional, Balai Yasa dan anak perusahaan. Salah satu tugas utama Komite Keselamatan adalah membuat dan menyusun profil risiko keselamatan di masing-masing unit dan anak perusahaan serta melaporkan hasilnya ke VP *Occupational Health Safety and Environment* (SH). Profil risiko menjadi dasar untuk menyusun program keselamatan di unit masing-masing. Komite Keselamatan ditetapkan dengan surat keputusan Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia (Persero) nomor KEP.U/OT.103/III/7/KA-2014 tanggal 10 Maret 2014.

- **Kick Off pengenalan tugas komite keselamatan**

Perseroan dilakukan *kick off* atau pengenalan tugas dan fungsi komite keselamatan di tingkat Daop dan Divre, yang diarahkan langsung oleh Direktur Keselamatan dan Keamanan beserta jajaran dan diikuti oleh ketua dan seluruh anggota komite keselamatan di setiap Daerah Operasi, Divisi Regional, Sub Divisi Regional, Balai Yasa dan anak perusahaan.

- **Evaluasi kegiatan dan laporan Komite Keselamatan**

Evaluasi dilakukan dengan bergabungnya Tim Keselamatan Kantor Pusat dengan Komite Keselamatan di setiap Daerah Operasi, Divisi Regional, Sub Divisi Regional, Balai Yasa dan anak perusahaan sekaligus melakukan audit operasional perjalanan kereta api yang meliputi Dinas Sarana, Sintel, Jalan dan Jembatan serta Operasi.

Amendment and Supplement on the Organization and Procedures of Directorate of Safety and Security (D5/S) in the environment of PT Kereta Api Indonesia (Persero).

- **KAI formed a Safety Committee**

KAI formed a Safety Committee at the level of Operation Area, Regional Division, Sub Regional Division, Balai Yasa and its subsidiaries. One of the main tasks of the Safety Committee is to develop and create a safety risk profile in each business units and subsidiaries and report the result to VP Occupational Health, Safety and Environment. The risk profile served as the basis to develop a safety program in each business units. The Safety Committee was established based on PT Kereta Api Indonesia (Persero) President Director's Decision Letter No. KEP.U/OT.103/III/7/KA-2014 dated March 10, 2014.

- **Kick-off introduction of the Safety Committee assignments**

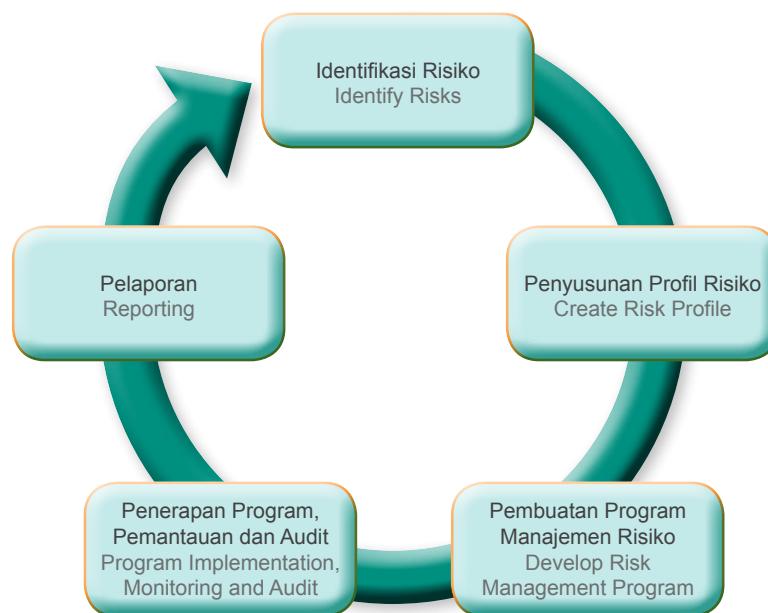
The Company conducted the kick-off or the introduction of duties and functions of the Safety Committee at the level of Operation Area and Regional Division, which was directed by the Director of Safety and Security, participated by head and all members of Safety Committee at every level of Operation Area, Regional Division, Sub Regional Division, Balai Yasa and its subsidiaries.

- **Evaluation and Safety Committee report.**

Evaluation is conducted by a join team of Safety Team. Team from the Head Office with Safety Committee from Operation Area, Regional Division, Sub Regional Division, Balai Yasa and its subsidiaries. Aside from evaluation, the team also conducts operational audits on train trips that includes the Department of Facilities, Signals, Roads and Bridges and Operations.

Dengan metode audit, proses penyampaian manajemen risiko keselamatan kepada Komite Keselamatan akan lebih mudah dipahami dan cepat dimengerti karena langsung terkait dengan operasional perjalanan kereta api sehari - hari.

With the audit method, the risk management process of delivering safety to the Safety Committee will be understood more easily and quickly because it is directly linked with daily railway operations.



Pengembangan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Sesuai dengan peraturan perundangan berlaku, setiap tempat kerja yang berisiko tinggi dengan jumlah pekerja lebih dari 100 orang, diwajibkan untuk menerapkan Sistem Manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja (SMK3). Ketentuan ini juga diberlakukan di lingkungan Perseroan sebagai wujud komitmen KAI terhadap kepatuhan.

Sejak tahun 2013, PT KAI telah mulai membentuk dan menerapkan SMK3 dengan *pilot project* di Balai Yasa Yogyakarta, bekerja sama dengan PT Sucofindo. Untuk tahun 2014 beberapa tahapan penerapan SMK3 di KAI telah dilaksanakan sebagai berikut:

Development of Occupational Health and Safety Management System

In accordance with laws and regulations, every workplace with high risk and with the number of employees more than 100 people, is obliged to implement the Occupational Health and Safety Management System (OHSMS). This provision is implemented as KAI is committed to comply with the regulation.

Since 2013, KAI has established and implemented the OHSMS with its pilot project located in Balai Yasa Yogyakarta, in corporation with PT Sucofindo. For 2014, several phases of the application of OHSMS in KAI have been implemented, such as:

Keselamatan Berkereta Api

Railway Safety

| No | Tahapan Phase | Penerapan di Unit Sarana Implementation at Facilities Units |
|----|---|--|
| 1 | Pembentukan SMK3 Establishment of OHSE-MS | Balai Yasa Yogyakarta |
| 2 | Pelatihan SMK3 Tahap I dan II Training on OHSE-MS Phase I and II | Sudah dilakukan di Balai Yasa dan Dipo di Jawa dan Sumatera (6 Balai Yasa, 20 Dipo Lokomotif, 15 Dipo Kereta dan 3 Dipo Gerbong) Conducted at Balai Yasa and Dipo in Java and Sumatra (6 Balai Yasa, 20 Dipo locomotive, 15 Dipo of Passengers Trains and 3 Dipo of Freight Trains) |
| 3 | Audit Internal Internal Audit | Balai Yasa Yogyakarta |

Pelatihan K3 Kereta Api

Pelatihan memegang peranan penting dalam meningkatkan kompetensi K3 pekerja KAI. Pelatihan K3 dilaksanakan di masing-masing unit dengan tenaga pengajar dari lingkungan KAI maupun dari pihak eksternal yang kompeten. Pelatihan K3 yang diselenggarakan pada tahun 2014 meliputi:

Railway OHS Training

Training plays an important role in improving KAI employees' competence on OHS. The OHS training were conducted in each units with trainers from internal KAI as well as from competent external parties. The OSH training conducted in 2014 include:

| Nama Pelatihan Type of Training | Waktu Pelaksanaan Time of Training | Jumlah Peserta Number of Participants |
|---|---------------------------------------|--|
| Pendidikan Lapangan Dasar Pemadam Kebakaran (Kerja sama dengan Dinas Pencegahan dan Penanggulangan Kebakaran Kota Bandung) Field Basic Fire Fighting Training (Incorporation with Office of Fire Prevention and Control Bandung) | Januari - November | 799 |
| Pelatihan Sistem Manajemen Keselamatan Kesehatan Kerja Tahap I Occupational Health and Safety Management System Training Phase I | Januari - Juni | 435 |
| Diklap Pemadam Kebakaran (Instruktur dari Direktorat Keselamatan dan Keamanan) Fire Fighting Field Training (Instructure from Health and Safety Directorate) | Juni - November | 105 |
| Pelatihan Sistem Manajemen Keselamatan Kesehatan Kerja Tahap II Occupational Health and Safety Management System Phase II | Agustus - November | 428 |
| Pelatihan K3 lainnya, termasuk: <ul style="list-style-type: none"> - Workshop Nasional K3 tentang Electrical dan Mechanical Safety - Fatigue Management - Workshop P3K, - Sengketa Lingkungan Other OHS trainings, including: <ul style="list-style-type: none"> - Safety National OHS Workshop on Electrical and Mechanical Safety - Fatigue Management - First Aid Workshop - Environmental Dispute | Juli, November | 7 |
| | | 1.774 |

Locomotive Tracking System

Locomotive Tracking System

KAI menerapkan sistem *Locomotive Tracking System* (Locotrack) untuk memantau dan melakukan *tracking* perjalanan kereta api dengan menggunakan perangkat GPS, komunikasi data seluler GSM, dan Server Locotrack. Locotrack dievaluasi terhadap Grafik Perjalanan KA (Gapeka) sehingga mengevaluasi keterlambatan Perjalanan KA dapat diketahui untuk dapat melakukan perbaikan dan mitigasi.

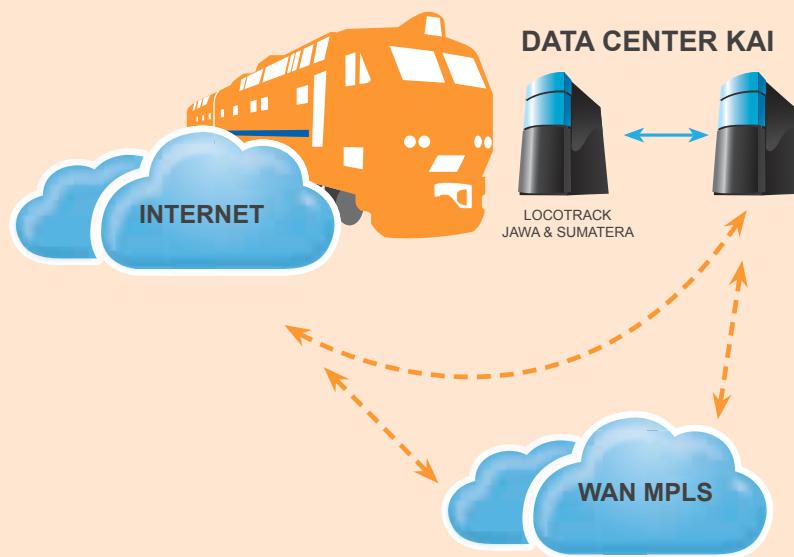
Locotrack dapat digunakan juga sebagai alat pendukung pelaksanaan keselamatan kereta api. Fitur pada Locotrack dapat menjaga kewaspadaan Masinis dengan melakukan komunikasi dari Pusat Pengendali kepada Masinis. Rekaman pada Locotrack dapat dipergunakan untuk melakukan investigasi jika terjadi kecelakaan pada Perjalanan Kereta Api.

Selain untuk keselamatan, Locotrack dapat digunakan untuk memberikan informasi terkini perjalanan kereta api kepada konsumen di dalam kereta api maupun di stasiun, seperti posisi kereta api, stasiun berikutnya dan perkiraan kedatangan di stasiun akhir.

KAI applies the Locomotive Tracking System (Locotrack) to monitor and track-down the railway movements using a GPS device, GSM mobile data communications, and Locotrack Server. Locotrack evaluated against GAPEKA so it can evaluate train trip delays to make necessary improvements and mitigation actions.

Locotrack can also be used as a supporting device to maintain railway safety. The features on Locotrack can maintain engineers' vigilance by communication between the Control Center to the engineer. Recording on Locotrack can be used to conduct an investigation in case of an accident on the journey of the Railways.

Aside for safety, the Locotrack can also be used to provide latest information on train journey to consumers inside the train or in the station, such as train position, next station and the estimate time of arrival at the final destination.



Keselamatan Berkereta Api

Railway Safety

Kinerja Keselamatan Kereta Api di 2014

Sejalan dengan semakin tingginya intensitas perjalanan kereta api, jumlah kecelakaan kereta api juga mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya. Sampai dengan bulan Desember 2014 sudah terjadi 70 insiden kereta api dengan kategori Peristiwa Luar Biasa Hebat (PLH), yaitu 1 tabrakan KA vs KA, 58 anjlogen KA, 2 kejadian lain-lain, dan 9 kejadian pelanggaran sinyal.

Kecelakaan dengan tingkat fatalitas tertinggi terjadi pada tanggal 4 April 2014 KA 86 Malabar anjlog dan terguling di petak jalan Cirahayu- Ciawi, Jawa Barat yang disebabkan faktor alam (longsoran dan banjir). Dari sisi lokasi kejadian yang terbanyak adalah insiden anjlogen di emplasemen stasiun sebanyak 45 kejadian, yang sebagian besar terkait dengan wesel. Kegiatan yang berpotensi tinggi kecelakaan adalah langsiran. [G4-PR]

Manajemen KAI sangat menyesali kejadian kecelakaan kereta api tersebut dan berkomitmen untuk melakukan upaya untuk mencegah terulangnya kembali kecelakaan tersebut. Perseroan melakukan investigasi yang mendalam dan menetapkan tindakan perbaikan yang komprehensif untuk diterapkan oleh seluruh Kepala Daerah Operasi, Divisi Regional, dan Sub Divisi Regional.

Railway Safety Performance in 2014

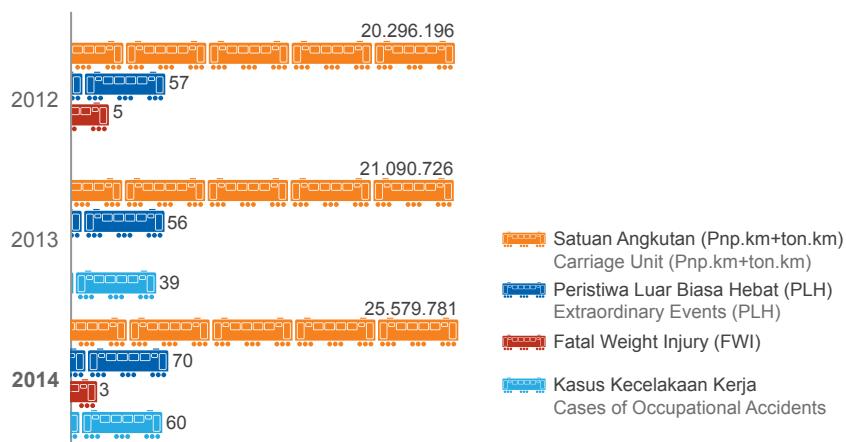
Parallel with the increasing intensity of train travel, the number of train accidents also increased from the previous year. Until December 2014 there had been 70 incidents of trains categorized as Extraordinary Terrific Events (PLH), they are 1 railway collision, 58 derailments, 2 events categorized as others, and 9 incidents of signal violation.

Accidents with the highest fatality rate occurred on April 4th, 2014 when KA 86 Malabar derailed and rolled over on the rail segment of Cirahayu- Ciawi, West Java due to natural factors (landslides and floods). Most of accident happened based on location were accidents of derailment at the emplacement station which was recorded 45 events, mostly related with railroad switch. Activities with high potential for accidents is during siding. [G4-PR]

The management of KAI deeply regrets the train accidents and we are committed to conduct efforts to prevent the recurrence of such accidents. Company conducts in-depth investigations and a comprehensive set of corrective actions to implement by all Head of Operation Areas, Regional Divisions and Sub Regional Divisions.

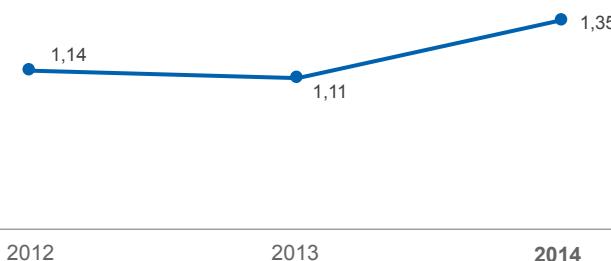
Kecenderungan Kecelakaan vs Perjalanan KAI

Accident Trend vs Train Trip Chart



Rate of Accident (ROA) KAI

Rate of Accident (ROA) KAI



Bagaimana KAI Mengukur Kinerja Keselamatan KA

How KAI Measures Its Safety Performance

Peristiwa Luar Biasa Hebat (PLH) – termasuk dalam kecelakaan hebat adalah peristiwa yang berakibat orang tewas atau luka parah. Dalam kategori ini termasuk juga peristiwa yang

- mengakibatkan kerusakan jalan rel sehingga tidak dapat dilalui sedikitnya 24 jam atau kerusakan material yang parah
- kereta api sebagian atau seluruhnya keluar rel atau tabrakan
- kereta atau gerobak rusak berat akibat ditabrak kereta api atau bagian langsir
- kondisi yang membahayakan karena kelalaian pekerja dalam mengatur perjalanan kereta atau langsir dan
- dugaan atau percobaan sabotase.

Fatal Weight Injury (FWI) - angka yang menunjukkan tingkat fatalitas yang terjadi pada sebuah kecelakaan. Perhitungan FWI didasarkan pada pendekatan sebagai berikut: 3 Meninggal = 10 Luka Berat = 200 Luka ringan (FWI = Jumlah korban meninggal + jumlah korban luka berat/10 + jumlah korban luka ringan/200).

Rate of Accident (ROA) – adalah angka yang mengindikasikan frekuensi kecelakaan kereta per sejuta kilometer perjalanan kereta.

Extraordinary Events (PLH) - included in the accidents are events that resulted in occupational fatalities or serious injury. The category also includes events that:

- result in damaging the track and causing the closure of railway lane for 24 hours or severe material damage
- train partially or completely derail or collision
- Carriage or wagon heavily damaged by train collision or the siding parts
- The dangerous condition due to negligence of employees in managing train or siding and
- Alleged or attempted sabotage.

Fatal Weighted Injury (FWI) shows the number of each injury type that is deemed to be 'statistically equivalent' to one fatality. FWI is measured based on: 3 Fatalities = 10 Major Injuries = 200 Minor Injury (FWI = Total Fatality + Total Major Injury/10 + Total Minor Injury/200)

Rate of Accident (ROA) is a number that indicates the frequency of train accidents per million train kilometer journey.

Keselamatan Berkereta Api

Railway Safety

Tindakan Perbaikan yang Dilakukan

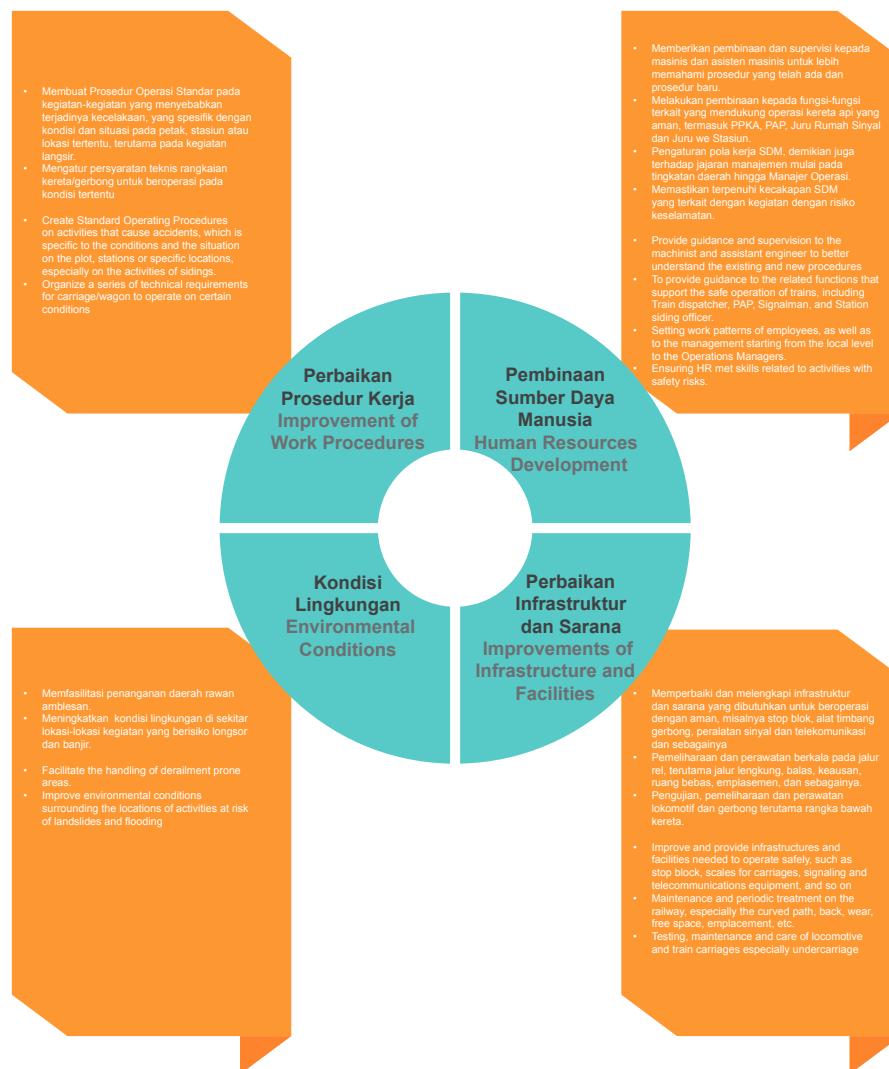
Berdasarkan analisis dan investigasi yang dilakukan oleh KAI, faktor manusia merupakan salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan kereta api pada tahun 2014. Sebagian besar insiden terjadi pada waktu kegiatan KA langsir dengan berbagai penyebab.

Untuk mencegah terulangnya kembali kecelakaan, Perseroan melakukan tindakan perbaikan yang menyeluruh pada aspek manusia, metode, peralatan dan kondisi lingkungan. Pada tahun 2014, terdapat 109 tindakan perbaikan dan pencegahan

Corrective Action Performed

Based on the analyzes and investigations conducted by KAI, the human factor is one of the causes of the railway accident in 2014. Most of the incidents occurred at the railway during siding with various causes.

To prevent the recurrence of accidents, the Company made a thorough remedial action on the human aspect, methods, equipment and environmental conditions. In 2014, there were 109 corrective and preventive actions taken.



Rangkuman Tindakan Perbaikan untuk Mencegah Kecelakaan Kereta Api

Summary of Corrective Action to Prevent Railway Accidents

Kinerja Kesehatan dan Keselamatan Kerja

Selain kinerja keselamatan kereta api, KAI mengelola kesehatan dan keselamatan kerja pekerja dan kontraktor yang bekerja di lingkungan Perseroan. Pada tahun 2014, terdapat lebih dari 25.000 pekerja KAI dan 8.000 pekerja kontraktor dan mitra yang melakukan pekerjaan di lingkungan Perseroan di seluruh Indonesia.

Pada tahun 2014, kejadian kecelakaan kerja dengan FWI terbesar adalah disebabkan karena tertabrak sarana perkeretaapian, yaitu sebesar 6.2. Nilai FWI ini besar karena 75% kejadian menyebabkan cedera fatal. Oleh karena itu, semua pekerjaan atau aktivitas yang berpotensi mengakibatkan pekerja tertabrak sarana perkeretaapian mendapatkan perhatian khusus. [G4-LA6]

Occupational Health & Safety Performance

Aside from railway safety performance, KAI also manages the health and safety of its employees and contractors who work inside the environment of the Company. In 2014, more than 25,000 employees of KAI and 8,000 contractor workers and partners provide their services for the Company across Indonesia.

In 2014, the workplace accidents with the largest FWI was caused by getting hit by means of railways, amounting to 6.2. This significant value of FWI was due to 75% of the incidents resulting in fatal injuries. Therefore, all jobs or activities that could potentially lead to employees hit by means of railway require special attention. [G4-LA6]

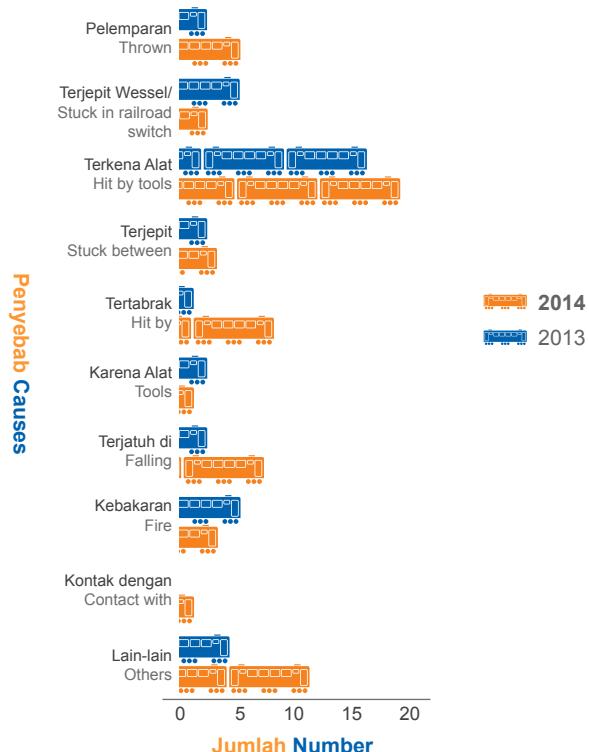
| Area | 2013 | | | | 2014 | | | |
|--------|-----------------------------|----------------------------|--------------------|-------|-----------------------------|----------------------------|--------------------|-------|
| | Luka Ringan Minor Injury | Luka Berat Major Injury | Meninggal Death | FWI | Luka Ringan Minor Injury | Luka Berat Major Injury | Meninggal Death | FWI |
| 1 | 0 | 3 | 0 | 0.3 | 5 | 1 | 1 | 1.125 |
| 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 1 | 1.115 |
| 3 | 0 | 1 | 0 | 0.1 | 3 | 2 | 0 | 0.215 |
| 4 | 0 | 4 | 0 | 0.4 | 4 | 1 | 1 | 1.12 |
| 5 | 0 | 1 | 0 | 0.1 | 0 | 1 | 1 | 1.1 |
| 6 | 11 | 4 | 0 | 0.455 | 6 | 1 | 1 | 1.13 |
| 7 | 0 | 1 | 0 | 0.1 | 2 | 1 | 0 | 0.11 |
| 8 | 1 | 1 | 1 | 1.105 | 7 | 5 | 2 | 2.535 |
| 9 | 0 | 1 | 0 | 0.1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | 0 | 3 | 0 | 0.3 | 1 | 2 | 0 | 0.205 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1.1 |
| 13 | 0 | 3 | 1 | 1.3 | 1 | 4 | 0 | 0.405 |
| Jumlah | 12 | 22 | 2 | 4.26 | 32 | 20 | 8 | 10.16 |
| | | 36 | | | | 60 | | |

Keselamatan Berkereta Api

Railway Safety

Perbandingan Berdasarkan Penyebab Kecelakaan Kerja

Comparison based on Accident Cause



Tindakan Perbaikan yang Dilakukan

Dari hasil analisis dan investigasi kecelakaan kerja yang dilakukan KAI, sebagian besar insiden tersebut disebabkan oleh faktor manusia yang melakukan tindakan tidak aman. Langkah-langkah yang diterapkan KAI untuk mencegah dan menurunkan tingkat kecelakaan kerja adalah:

1. Pekerja dan kontraktor yang melakukan pekerjaan di lingkungan kerja KAI mendapatkan *safety induction* atau pembekalan tentang dasar-dasar Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dan sosialisasi peraturan-peraturan yang terkait dengan K3 di lingkungan KAI.
2. Menunjukkan dan menjelaskan pada setiap pekerja/tenaga kerja/mitra kerja tentang:
 - a. Kondisi dan bahaya yang dapat timbul di tempat kerja dan cara-cara penanggulangannya
 - b. Alat-alat penanggulangan kebakaran

Corrective Action Performed

From the occupational analysis and accident investigation conducted by KAI, the majority of these incidents were caused by human factors that perform unsafe acts. Some measures applied by KAI to prevent and reduce the level of workplace accidents are:

1. Employees and contractors who perform work in the working environment of KAI provided by a briefing on safety induction or basic Occupational Health and Safety (OHS) and the socialization of OHS related regulations in KAI.
2. Show and explain to each employee/labor/employment partners on:
 - a. Conditions and risks that can arise in the workplace and how to overcome them
 - b. Fire fighting tools

- c. Alat-alat perlindungan diri bagi tenaga kerja/mitra kerja dan kewajiban menggunakan ketika berada di tempat kerja
 - d. Cara dan sikap yang aman dalam melaksanakan pekerjaannya
 - e. Tata cara evakuasi ketika terjadi kondisi darurat
3. Sebelum memulai pekerjaan, dilakukan pertemuan/apel yang membahas tentang K3, termasuk di dalamnya pimpinan apel memastikan timnya sehat dan siap bekerja, mengingatkan penggunaan APD, membahas kecelakaan kerja yang terjadi di tempat lain dan menyampaikan peringatan agar kejadian serupa tidak terjadi di tempat tersebut, sehingga kesadaran akan K3 dapat melekat di setiap pekerja.
- c. Personal protective equipment for workers/partners and the obligation to use it when in the workplace
 - d. A safety manner and attitude to do the job
 - e. Procedures for evacuation in the event of emergencies
3. Before starting the work, a meeting that talks about OHS, including the meeting leaders ensure their team are in good health and ready to work, reminiscent of the use of PPE, discuss the accidents that occurred elsewhere and deliver a warning so that similar incidents do not occur in the place, so that the awareness of the OHS can be inherent in every employee.

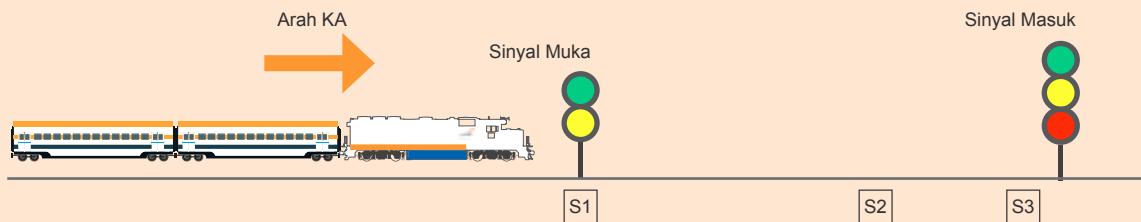
Keselamatan Berkereta Api

Railway Safety

Sistem Pencegah Pelanggaran Sinyal (GARANSI) Signal Violation Prevention System (GARANSI)

Sistem Pencegah Pelanggaran Sinyal (GARANSI) atau *Automatic Train Stop* (ATS) adalah suatu inovasi teknologi yang dihasilkan oleh KAI, yang merupakan sebuah sistem yang dapat memberikan peringatan dini kepada masinis jika kereta akan melanggar sinyal atau kereta melanggar kecepatan maksimal, serta secara otomatis mengurangi kecepatan kereta hingga batas tertentu kemudian secara otomatis akan berhenti sebelum kereta melanggar sinyal, jika masinis tidak melakukan koreksi.

Signal Violation Prevention System (GARANSI) or Automatic Train Stop (ATS) is an innovation of technology produced by KAI, which is a system that can provide early warning to the driver if the train would violate the signal or train violate the maximum speed, and automatically reduces train speed to a certain limit and then automatically stops before the train violate signal, if the driver does not make corrections.



| Aspek Sinyal Muka Front Signal Aspects | Kecepatan KA (km/jam) Train Speed (km/h) | Reaksi Sistem Garansi Reaction to ATS | | | Pengereman oleh Masinis Breaking by Train Operator | Keterangan Notes |
|---|---|--|-------------------------------------|--|---|--|
| | | Alarm Awal Initial Alarming | Alarm Lanjutan Advanced Alarming | Pengereman oleh GARANSI Breaking by ATS | | |
| Hijau Green | D.C | x | x | x | | Sistem tidak aktif Inactive system |
| Kuning Yellow | V≤30 | x | x | x | | Sistem tidak aktif Inactive system |
| Kuning Yellow | 30<V≤60 | Bunyi 25 Detik 25 seconds alarm | Suara Keras Lou/Banging | Variabel A | Not Acknowledge | Masinis tidak bereaksi Machinist does not react |
| Kuning Yellow | 30<V≤60 | Bunyi 25 Detik 25 seconds alarm | Hanya Lampu Only Lights | Variabel A | Acknowledge | Masinis bereaksi Machinist react |
| Kuning Yellow | 60<V≤80 | Bunyi 15 Detik 15 seconds alarm | Suara Keras Lou/Banging | Variabel B | Not Acknowledge | Masinis tidak bereaksi Machinist does not react |
| Kuning Yellow | 60<V≤80 | Bunyi 15 Detik 15 seconds alarm | Hanya Lampu Only Lights | Variabel B | Acknowledge | Masinis bereaksi Machinist react |
| Kuning Yellow | V<80 | Bunyi 15 Detik 15 seconds alarm | Suara Keras Lou/Banging | Variabel B | Not Acknowledge | Masinis tidak bereaksi Machinist does not react |
| Kuning Yellow | V<80 | Bunyi 15 Detik 15 seconds alarm | Hanya Lampu | Variabel B | Acknowledge | Masinis bereaksi Machinist react |

Peralatan Garansi adalah murni hasil kreasi dari para pekerja KAI yang memiliki kelebihan dibandingkan produk lain sejenis, yaitu:

- Memiliki fungsi alarm sebelum dilakukan pengereman sehingga dapat memberikan peringatan kepada masinis untuk bertindak dan menguasai pengendalian.
- Pada zona antara sinyal muka dan sinyal masuk, pengereman bekerja secara bertahap untuk menghindari kereta terguling atau anjlog, kerusakan dan kenyamanan.
- Menggunakan transmitter *ultrasonic* dan *infra red*. Tidak tergantung peralatan lain seperti GPS dan dapat diterapkan sebagai tanda batas pembatas kecepatan elektronik yang bersifat *mobile*. Garansi juga dapat dikustomasi dan kompatibel dengan teknologi lainnya.
- Dapat dikendalikan secara terpusat untuk menghentikan kereta api yang mengalami pembajakan.

ATS is purely the creation of the employees of KAI which has advantages compared to other similar products, namely:

- Have an alarm function prior to braking so as to provide a warning to the train operator to act and master the control.
- In the zone between the front signal and the incoming signal, the braking works gradually to avoid a train rolled or derailed, damaged and loss of comfort.
- Using ultrasonic and infra-red transmitter. Not dependent to other equipment such as a GPS and it can be used as a sign of the mobile electronic speed limiter. GARANSI can also be customized and is compatible with other technologies.
- Can be controlled centrally to stop the train being hijacked.



Bagian Prosesor sistem GARANSI diuji-cobakan pada salah satu lokomotif KAI

Processors part GARANSI systems pilot-tested on one of KAI locomotives

Teknologi ini merupakan ide baru dan belum pernah dibuat sebelumnya di seluruh perkeretaapian di dunia. Teknologi GARANSI sudah memperoleh Hak Paten Kementerian Hukum dan Hak Asasi dengan nomor Paten ID P0031862, tertanggal 24 September 2012. Hak paten ini diberikan saat perayaan ulang tahun KAI yang ke-67 pada tahun 2012.

This technology is a new idea and has never been invented before in all railways industry in the world. GARANSI technology has gained Patents from the Ministry of Justice and Human Rights with ID patent number P0031862, dated September 24, 2012. The patent is granted when KAI celebrate its 67th anniversary in 2012.

Ketepatan Waktu, Pelayanan dan Kenyamanan

Punctuality, Service and Comfort

Empat pilar utama layanan KAI yaitu Keselamatan, Ketepatan Waktu, Pelayanan, dan Kenyamanan merupakan komitmen Perseroan yang senantiasa ditingkatkan kinerjanya. KAI meyakini dengan empat pilar layanan tersebut, keberlanjutan KAI sebagai moda transportasi pilihan akan tercipta dan akan memberikan nilai tambah bagi seluruh pemangku kepentingan.

The four main pillars of KAI services - Safety, Punctuality, Service, and Comfort is the Company's commitment to constantly improve its performance. KAI believes with the four pillars of the service, the sustainability of KAI as the best choice of transportation mode will be created and will provide added value for all stakeholders.



Ketepatan Waktu, Pelayanan & Kenyamanan

Punctuality, Service
and Comfort

Pendekatan Kami

Empat pilar utama layanan KAI yaitu Keselamatan, Ketepatan Waktu, Pelayanan, dan Kenyamanan merupakan penerapan prinsip layanan Perseroan yang fokus kepada pelanggan. KAI telah menetapkan kriteria untuk mengukur kinerja di masing-masing pilar untuk menjadi dasar melakukan perbaikan layanan kereta api.



Ketepatan waktu

Ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan baik untuk kereta penumpang maupun kereta barang masih menjadi tantangan bagi KAI, persentase ketepatan waktu keberangkatan kereta penumpang sudah cukup baik, dengan angka ketepatan mencapai 89% dan rata-rata keterlambatan berangkat adalah 4 menit, lebih lama dari rata-rata tahun sebelumnya yaitu 2,57 menit. Hal ini disebabkan karena bertambahnya kereta api penumpang baru dan frekuensi perjalanan yang memengaruhi pola operasi, diharapkan kinerja ketepatan waktu kereta akan dapat meningkat setelah penyesuaian pola operasi yang lebih baik.

Untuk kereta barang, persentase ketepatan keberangkatan adalah 46% dan untuk kedatangan sebesar 34%. Tantangan terbesar di sektor ini adalah persilangan, penyusulan, bongkar muat barang, perawatan maupun pekerjaan-pekerjaan jalan rel. Untuk ini, KAI telah berupaya untuk meningkatkan layanan dengan perbaikan pola operasi, penambahan kereta angkutan baru serta mengembangkan sistem aplikasi administrasi serta pengawasan tonase angkutan. Dengan demikian kinerja ketepatan kereta barang dapat ditingkatkan di tahun mendatang.

Our Approach

The four main pillars of KAI service - Safety, Punctuality, Service, and Comfort is the application of the company's service principle focusing on customers. KAI has set criteria for measuring performance in each pillar for the basis to make improvements on the railway services.

Punctuality

Punctuality of departure and arrival both for passenger transportation and freight transportation are still a challenge for KAI, the percentage of passenger transportation departure punctuality is good enough, the accuracy rate reached 89% and the average departure delay was 4 minutes, longer than the mean of the previous year's average of 2.57 minutes. This is due to the increase in new passenger trains and frequency of trips that affect the operation pattern. It is expected that the performance of train punctuality will increase after conducting a better operation adjustment pattern.

For freight transportation, the percentage of accuracy of departure is 46% and for arrivals is 34%. The biggest challenge in this sector is a cross, catch-up, loading and unloading goods, maintenance and other railway jobs. For this, KAI has improved the service by improving operation pattern, the addition of new freight trains and develops application systems of administration and supervision of freight tonnage. Thus the performance of the precision of the freight trains can be increased in the coming years.

Persentase dan rata-rata ketepatan keberangkatan dan kedatangan kereta api

Percentage and average punctuality of train departures and arrivals

| DAOP/DIVRE | Percentase Ketepatan Percentage of Punctuality | | | | Keterlambatan Rata-rata Average Delay | | | |
|---|---|------|-------------------|------|--|-------|-------------------|-------|
| | KA (%) | | | | KA (menit) | | | |
| | Berangkat Departing | | Datang Arrival | | Berangkat Departing | | Datang Arrival | |
| | PNP | BRG | PNP | BRG | PNP | BRG | PNP | BRG |
| Rata-Rata Jawa Average in Java | 87,7 | 45,4 | 23,7 | 31,2 | 5,0 | 77,7 | 32,7 | 115,8 |
| Rata-rata Sumatera Average in Sumatera | 93,0 | 46,9 | 43,9 | 42,6 | 1,9 | 104,9 | 42,3 | 211,7 |
| Rata-rata KAI Average of KAI | 89 | 46 | 29 | 34 | 4 | 85 | 35 | 140 |

Catatan. PNP: Penumpang; BRG: Barang.

Notes. PNP: Passenger; BRG: Freight.



Pelayanan dan Kenyamanan

Dalam upaya untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa, KAI telah meningkatkan standar pelayanan baik di stasiun atau perjalanan selama di atas kereta api. Fasilitas-fasilitas pelayanan sangat diperhatikan demi mewujudkan pelayanan prima dengan tujuan kepuasan pengguna jasa kereta api, baik dalam segi pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) maupun inovasi atau terobosan pemenuhan fasilitas pelayanan lainnya. Secara pasti, kinerja pelayanan dan kenyamanan terus meningkat. Hal ini dibuktikan berdasarkan hasil survei indeks kepuasan pelanggan angkutan penumpang.

Service and Comfort

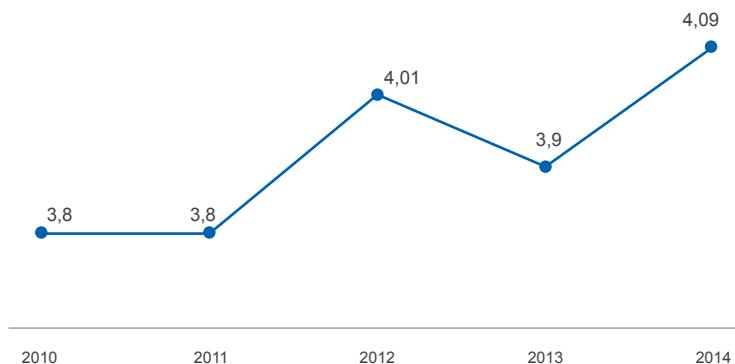
As an effort to improve service to users of our services, KAI has raised the standard of service either at the station or during on-board trip. Service facilities are all considered properly in order to bring excellent service with the purpose to satisfy the users of the train services, both in terms of compliance with the minimum service standards (SPM) or as our breakthrough innovation or the fulfillment of other service facilities. Surely, service performance and comfort continues to increase. This is evidenced by the results of the customer satisfaction index survey of passengers transport.

Ketepatan Waktu, Pelayanan & Kenyamanan

Punctuality, Service and Comfort

Indeks Kepuasan Pelanggan Angkutan Penumpang

Customer Satisfaction Index for Passenger Transportation



Keterangan: Tahun 2010; 3,80 sumber RJPP 2009-2014; Tahun 2011; 3,80 sumber RJPP 2009-2014; Tahun 2012; 4,01 sumber Markplus Insight; Tahun 2013; 3,90 sumber Sankill; Tahun 2014; 4,09 sumber Markplus Insight.

KAI terus melakukan peningkatan layanan di stasiun dan di kereta. Berbagai inovasi telah dilakukan untuk meningkatkan sistem pelayanan yang menjadi target dalam pelayanan publik sehingga para pengguna jasa kereta api semakin diberikan kepuasan, kenyamanan, dan tentunya berbagai manfaat yang dapat dirasakan. Peningkatan layanan dan kenyamanan dilakukan KAI secara keseluruhan dalam daur layanan penumpang, sehingga penumpang memperoleh pengalaman yang menyenangkan berkereta api mulai dari tiba di stasiun hingga meninggalkan stasiun di tempat tujuan.

Note: 2010: 3.80 source Company's Long-Term Plan (RJPP) 2009-2014; 2011: 3.80 source RJPP 2009-2014; 2012: 4.01 source Markplus Insight; 2013: 3.90 source Sankill; 2014: 4.09 source Markplus Insight

KAI continues to improve the service at the station and on the train. Various innovations have been made to improve the service system to target the public service so that the users of railway services increasingly being given the satisfaction, comfort, and of course a wide range of benefits that can be felt. Service and comfort improvement implemented by KAI in its overall business cycle, so that passengers would obtain a pleasant experience with the railway from arriving at the station to leaving the station at the destination.

| Pintu Masuk Stasiun Entrance of Station | Area Parkir Parking Area | Pembelian Tiket Ticket sell | Pencetakan Tiket Ticket Printing |
|---|---|--|--|
| Zone-3 | | | |
| <p>Untuk memberikan akses yang lebih baik dan meningkatkan aspek keamanan, di beberapa stasiun telah dilakukan pembersihan dan penataan lahan untuk perluasan area parkir di stasiun. Sehingga pengguna jasa dapat memasuki area stasiun tanpa terhalang kios-kios yang dahulu mengokupasi lahan di sekitar pelataran stasiun.</p> <p>To provide better access and improve the safety aspects, at some stations we have conducted some clearance and arrangement of land for the expansion of the parking area at the station. So that service users can enter the station area unhindered by stalls that occupied by the land around the courtyard of the station.</p> | <p>Perluasan dan Penataan Parkir</p> <p>Kini semua stasiun kelas besar telah dikelola oleh PT Reska Multi Usaha sebagai anak perusahaan. Pengelolaan oleh anak perusahaan ini adalah salah satu upaya untuk mewujudkan sistem perparkiran yang aman, profesional, dan modern. Secara total ada 104 stasiun yang telah dikelola secara lebih modern.</p> <p>Expansion and Management of Parking Area</p> <p>Currently, all major class stations have been managed by PT Reska Multi Enterprises as a subsidiary. Handing over the management to our subsidiaries is one of the efforts to develop a good parking system that is safe, professional, and modern. In total, there are 104 stations that have been managed more modern.</p> | <p>Layar Informasi di Stasiun</p> <p>Layar informasi TV LCD yang terhubung dengan jaringan internet secara <i>real time</i> yang berfungsi untuk memberikan informasi tempat duduk dan keberangkatan - kedatangan kereta api.</p> <p>Kini beberapa stasiun besar telah memiliki fasilitas ini. Pada layanan informasi termasuk jadwal kereta api dapat diakses tanpa harus mencari petugas atau mengantri di <i>Customer Service</i>.</p> <p>E-Ticketing</p> <p>Layanan E-Ticketing pada KRL Jabodetabek diluncurkan pada 1 Juni 2013 dengan jumlah tiket yang beredar per hari 100.000 tiket (<i>smartcard</i>). Sebanyak 339 <i>electronic gate</i> dipasang di 63 stasiun Jabodetabek sebagai fasilitas pendukung sistem <i>e-ticketing</i> tersebut.</p> <p>E-Ticketing atau Tiket Elektronik (COMMET) dirancang dengan <i>chip</i> yang tertanam, seperti pada kartu telepon. Chip berguna untuk proses informasi dan transaksi perjalanan. Kartu ini dilengkapi sistem yang mencatat data relasi perjalanan, tanggal pembelian, besaran tarif dan jenis KRL. Kartu ini juga dilengkapi dengan teknologi contactless sehingga antara kartu dan reader tidak perlu bersentuhan.</p> <p>Information Screen at Train Stations</p> <p>Information screen on LCD TV connected to the Internet network in real time which serves to inform the rest of the seating and departure - arrival of the train.</p> <p>Right now, some major stations already have this facility. In the information services including train schedules can be accessed without having to seek the clerk or in line at the Customer Service.</p> <p>E-Ticketing</p> <p>E-Ticketing service for Jabodetabek KRL was launched on June 1st, 2013 with the number of tickets circulated 100,000 daily ticket (<i>smartcard</i>). A total of 339 electronic gates installed at 63 stations Jabodetabek as facilities to support the e-ticketing system.</p> <p>E-Ticketing or Electronic Ticket (Commet) is designed with embedded chip, such as phone cards. Chip is useful to process information and travel transactions. This card is equipped with a system that records related trip data, date of purchase, the tariffs and the type of KRL. This card is also equipped with contactless technology so that between the card and the reader does not need to touch.</p> | <p>Cetak Tiket Mandiri</p> <p>Pemesanan dan pembelian tiket kereta api bisa dilakukan secara manual maupun <i>online</i> tanpa harus datang ke stasiun dengan struk pembelian dari mitra KAI.</p> <p>Selanjutnya, calon penumpang bisa mencetak tiket dengan cara menukar struk pembelian ke loket-loket stasiun dan kini dengan mesin Cetak Tiket Mandiri (CTM) yang mulai dioperasikan awal tahun ini, penumpang bisa mencetak tiketnya gratis tanpa harus antri di konter tiket.</p> <p>Self-Service Ticket Printing</p> <p>Booking and purchase of train tickets can be done either manually or online without having to come to the station with the receipt of purchase of partners KAI.</p> <p>Then, passengers can print the ticket by exchanging the receipt of purchase to the counter of the station, and now with the Self-Service Ticket Printing Machine (CTM), which began operation early this year, passengers can print a free ticket without having to queue at the ticket counter.</p> |

Ketepatan Waktu, Pelayanan & Kenyamanan

Punctuality, Service and Comfort

| Boarding Gate Boarding Gate | Naik ke Kereta Boarding to Train | Pelayanan dalam Perjalanan Service during Journey |
|--|--|---|
| Zone-2 | Zone-1 | |
| Sistem Boarding Untuk meningkatkan kenyamanan pengguna jasa kereta api, KAI menerapkan <i>system boarding</i> dimana calon penumpang diperbolehkan masuk ke dalam stasiun 2 (dua) jam sebelum jadwal keberangkatan kereta api. | Sebelum naik ke atas Kereta, KAI merubah wajah stasiun untuk meningkatkan kenyamanan penumpang, di antaranya: Charging Gratis di Stasiun Fasilitas charger gratis sudah terdapat di stasiun kelas besar dan sedang, dan akan terus dipenuhi untuk stasiun kelas kecil. Pembenahan Toilet Pembenahan toilet sudah dilakukan stasiun kelas besar maupun kelas sedang dan kecil, distandardkan dengan hotel bintang tiga. Toilet juga diperlukan sesuai dengan pemenuhan standar pelayanan minimum (SPM) Pembenahan Musholla Program pembenahan musholla di stasiun telah dilakukan di stasiun kereta api. Musholla yang memadai, bersih serta didukung dengan fasilitas tempat berwudhu yang baik akan memberikan kenyamanan penumpang dalam beribadah. Penyediaan Trolley Perusahaan telah menyediakan fasilitas <i>trolley</i> di stasiun-stasiun besar, selanjutnya akan dilakukan di stasiun-stasiun yang lebih kecil. Peningkatan Kebersihan Stasiun Untuk menunjang kebersihan di stasiun, KAI melakukan kontrak kerja dengan pihak ketiga; dan membuat <i>standard operating procedur</i> (SOP). Peningkatan pengawasan dilakukan dengan inspeksi, evaluasi, dan memberikan <i>punishment</i> terhadap pengelola petugas kebersihan. Penghijauan dan Taman Program penghijauan atau tamanisasi di hampir seluruh stasiun baik stasiun besar dan kecil. Diharapkan dengan adanya taman yang bersih dan asri mampu memberikan nilai kenyamanan yang lebih bagi pengguna jasa kereta api. Before boarding to the train, KAI transform the face of the station to improve passenger comfort, including: Free-Charging at the Station Free charging facilities already exist in major and medium-class stations, and will continue to be provided for minor class station. Revamping of Toilets Revamping of toilets has been implemented to some major as well as medium class stations standardized with three-star hotel. The toilet was also extended in accordance with the fulfillment of minimum service standards (SPM) Revamping of Musholla The Musholla revamping program has been implemented in some train stations. Adequate, clean and supported with good ablution facility. Musholla will provide comfort to passengers in praying. The company provides trolley facilities at the major stations, and will be conducted at the smaller stations. | KAI terus berusaha menciptakan sebuah inovasi baru dengan memberikan nilai tambah bagi kebutuhan masyarakat dalam perjalanan kereta api, di antaranya: Fasilitas Free Charging di Kereta Api Penyediaan fasilitas charger gratis di kereta kelas eksekutif, bisnis, dan ekonomi. Fasilitas Televisi di Kereta Api Hampir semua kereta kelas eksekutif sudah terpasang fasilitas televisi yang memuat informasi dan hiburan, selanjutnya semua kereta akan dilengkapi dalam waktu dekat, Fasilitas Informasi Audio Penyediaan fasilitas audio di semua kelas kereta, baik kelas eksekutif, bisnis, dan ekonomi untuk memberitahuan informasi stasiun dan penyampaian informasi lainnya kepada penumpang. Fasilitas Air Conditioner di Kereta Api Instalasi penyejuk udara terpasang di semua kelas kereta baik kelas eksekutif, bisnis, dan ekonomi, agar kereta nyaman dan sehat. Fumigasi Kereta Api Pelaksanaan fumigasi sebanyak 3 kali dalam setahun untuk menghilangkan dan meminimalkan hama di dalam gerbong kereta. On Trip Cleaning Pembersihan dalam perjalanan kereta yang dilakukan oleh <i>On Trip Cleaning</i> (OTCi) di seluruh kereta baik lokal, ekonomi, bisnis, dan eksekutif. Dahulu satu petugas OTC bertugas membersihkan seluruh rangkaian kereta, kini petugas OTC bertugas membersihkan dua gerbong, sehingga kondisi kereta khususnya toilet lebih terjaga kebersihannya. KAI continues to create new innovations by providing added value to the needs of society in train journey, including: Free-Charging Facilities in the train This free-charging facilities are available at the executive, business and economy class Television on Train Most of executive class trains equipped with television to provide information as well as entertainment to passengers. In the future, we will equip all-class trains with television. Audio Information Facility The audio facility at all train class – executive, business as well as economy class – provided to inform passengers on designated stations and to give other information to passengers. |

| Boarding Gate Boarding Gate | Naik ke Kereta Boarding to Train | Pelayanan dalam Perjalanan Service during Journey |
|---------------------------------------|--|--|
| Zone-2 | Zone-1 | |
| | <p>Provision of Trolleys The Company has provided baggage trolleys at major train stations, and will next provide them at smaller stations also.</p> <p>Improvement of Stations' Cleanliness To support the cleanliness at the station, KAI outsourced the work with a third party; and creates a standard operating procedure of (SOP). Improved supervision is done by inspection, evaluation, and gives punishment to the janitor manager.</p> <p>Greening and Gardening The greening or the gardening program conducted in almost every part of the major and minor train stations. It is expected with a clean and green garden can provide more comfort to railway users.</p> | <p>Air-Conditioned Facility in the train Air-conditioning has been installed to all class train</p> <p>Train Fumigation The fumigation conducted 3-times a year to eliminate and minimize the pest inside the train.</p> <p>On-Trip Cleaning The cleaning work during the train journey conducted by On Trip Cleaning (OTC) available at all class of train – local, economy, business and executive.</p> <p>Previously one OTC will be responsible to clean the whole train coach, right now one OTC only responsible for 2 coaches, so that the condition of the train specifically the toilet is maintained its cleanliness.</p> |

Menuju Stasiun untuk Kebutuhan Khusus

Ruang Laktasi

KAI menyediakan Ruang Laktasi atau ruang khusus ibu menyusui di hampir seluruh stasiun kelas besar. Ini merupakan pelayanan tambahan bagi pengguna jasa kereta api, jika belum tersedia, ruang laktasi dapat dilakukan digabung dengan ruang pos kesehatan yang tersedia di setiap stasiun.

Desain untuk Difabel

Kami memiliki kepedulian yang tinggi terhadap para difabel dengan melakukan upaya untuk mengakomodasi kebutuhan mereka. KAI terus berupaya melakukan perbaikan dan pemenuhan standar pelayanan minimum dalam hal fasilitas penyandang cacat, yakni pembuatan kemiringan *ramp* untuk akses penyandang cacat. Program ini telah dilaksanakan di hampir semua stasiun kelas besar yang selanjutnya akan dikerjakan di stasiun kecil lainnya.

Selain sebagai akses penyandang cacat, kemiringan *ramp* ini juga bisa memudahkan penumpang dalam membawa barang bawaan seperti *travel bag* yang memiliki roda. Toilet di beberapa stasiun telah di modifikasi agar dapat dipergunakan oleh para difabel, termasuk perluasan toilet untuk mengakomodasi kursi roda dalam toilet.

Towards Stations for Special Needs

Lactation Room

KAI provides a lactation room or special nursing room for mothers in most of major class station. This is an additional service for users of railway services, if not available, a lactation room can be combined with health posts available at each train station.

Designed for the Diffable

We have a high concern for the diffables by making efforts to accommodate their needs. KAI continues to make improvements and compliance with the minimum service standards in terms of facilities for diffables that is through constructing the ramp slope for diffable access. This program has been implemented in most of large stations and will be followed in other small stations.

Aside from providing access for diffables, ramp slope can ease passengers with luggage. Toilet in some station has been modified so it can be used by the diffables, including expansion of toilet to accommodate a wheelchair inside the toilet.

Mengelola Keberlanjutan Lingkungan

Managing A Sustainable Environment

Meminimalkan jejak lingkungan dan memelihara hubungan harmonis dengan para pemangku kepentingan adalah salah satu tujuan perusahaan. Kami terus berupaya untuk mengurangi dampak negatif operasi perusahaan terhadap lingkungan dan aspek sosial, dan pada sisi lain meningkatkan efisiensi operasi perusahaan.

To minimize the environmental footprint and to maintain harmonious relationships with stakeholders is one of the objectives of the company. We constantly strive to reduce the negative impact of the company's operations on the environment and social aspects, and on the other hand increase the efficiency of company operations.



Mengelola Keberlanjutan Lingkungan

*Managing
A Sustainable Environment*



Pendekatan Kami

Pengelolaan lingkungan merupakan komitmen dalam misi KAI untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi pemangku kepentingan dan kelestarian lingkungan. Sebagai bagian dari perbaikan yang berkelanjutan, Perseroan mengelola lingkungan dari hal yang paling mendasar terlebih dahulu yaitu dokumen lingkungan kemudian fokus pada upaya untuk meminimalkan dampak negatif dari kegiatan Perseroan yang dapat merugikan lingkungan. [G4-14][G4-DMA]

Our Approach

Environmental management is our form of commitment to the mission of KAI to provide high added value for stakeholders and environmental sustainability. As part of continuous improvement, the Company manages the environment of the most basic things that is environmental documentation and then focuses on efforts to minimize the negative impact of the Company's activities that could harm the environment. [G4-14][G4-DMA]

Pelaksanaan pengelolaan lingkungan terutama menjadi tanggung jawab Direktorat Keselamatan dan Keamanan di mana di dalamnya terdapat struktur *Manager Environment*. Dengan adanya struktur ini, kegiatan pengelolaan lingkungan di Perseroan dapat lebih terarah. Kebijakan dalam mengelola lingkungan Perseroan adalah mengelola, memantau dan mengendalikan secara berkesinambungan, semua kegiatan yang berpotensi menyebabkan pencemaran lingkungan.

Di tingkat operasional, KAI telah menerbitkan prosedur yang bertujuan untuk mengelola dampak lingkungan yang signifikan di lingkunga Perseroan, yaitu:

- Instruksi Direksi No. 4/PL.405/KA-2011 tanggal 15 Maret 2011 tentang Pengelolaan Limbah
- Instruksi Direksi No. 6/PR.904/KA-2011 tentang Pembuatan Dokumen Pengelolaan Lingkungan Hidup (DPLH) atau Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup (DELH)
- Keputusan Direksi No. Kep.U/PR.904/VI/1/KA-2012 tanggal 05 Juni 2012 tentang Pedoman Pengelolaan Dampak Lingkungan di Penimbunan/Stockpile Batu Bara PT Kereta Api Indonesia (Persero)
- Keputusan Direksi No. Kep.U/TM.501/X/2/KA-2012 tanggal 22 Oktober 2012 tentang Tata cara Penyimpanan Minyak Pelumas Bekas
- Surat Direktur Keselamatan dan Keamanan No. PR.904/III/2/KA-2014 tanggal 07 Maret 2014 perihal Pemberitahuan Kewajiban Memiliki Dokumen Lingkungan Hidup di Unit-unit Kerja PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Kepatuhan

Satu aspek yang menjadi perhatian KAI adalah memastikan kepatuhan Perseroan terhadap peraturan perundangan, dalam konteks ini yang terkait dengan pengelolaan dan pelestarian lingkungan hidup.

The implementation of environmental management is primarily the responsibility of the Directorate of Safety and Security in which there is a Manager Environment structure. With the existence of this structure, the Company's environmental management activities can be more focused. The Company's policy to manage the environment is to manage, monitor and control ongoing basis, all activities that could potentially lead to environmental pollution.

At the operational level, KAI has published a procedure that aims to manage the significant environmental impacts in the surrounding environment of the Company, namely:

- Directors Instruction No. 4/PL.405/KA-2011 dated March 15, 2011 on Waste Management
- Directors Instruction No. 6/PR.904/KA-2011 on Development of Document on Environmental Management (DPLH) or the Environmental Evaluation Document (Delh)
- Decision of the Board of Directors No. Kep.U/PR.904/ VI/1/KA-2012 dated June 5, 2012 on Guidelines for Environmental Impact Management in Landfill/Coal Stockpile PT Kereta Api Indonesia (Persero)
- Decision of the Board of Directors No. Kep.U/ TM.501/X/2/KA-2012 dated October 22, 2012 on Procedures on Storing the Used Lubricating Oil
- Letter of Director of Safety and Security No. PR.904/ III/2/KA-2014 dated March 7, 2014 regarding the Notification on the Obligation of having Environmental Document in business units of PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Compliance

One of the concerned aspects of KAI is to ensure the Company's compliance with rules and regulations, in this context related to the management and conservation of the environment.

Mengelola Keberlanjutan Lingkungan

Managing A Sustainable Environment

Dalam beberapa tahun terakhir, Perseroan melengkapi dokumen lingkungan yang relevan pada unit-unit KAI yang diwajibkan memilikinya. Hingga Desember 2014, terdapat 13 Unit Perseroan yang telah melengkapi Dokumen Upaya Pengelolaan dan Upaya Pemantauan Lingkungan, sebagaimana diwajibkan. Inisiatif ini akan diteruskan sampai semua unit yang wajib memiliki dokumen tersebut dapat memilikinya. Selain itu, KAI secara rutin melakukan pemantauan lingkungan di 24 unit kerja Perseroan.

Penggunaan Material

Jenis material utama yang digunakan di Perseroan adalah baja dan batu kerikil. Penggunaan kedua material ini adalah untuk operasi dan perawatan prasarana dan sarana perkeretaapian. Penggunaan batu kerikil dalam jumlah besar karena Perseroan, walaupun bertindak sebagai operator, namun juga berperan melakukan pemeliharaan prasarana jalan rel kereta api. [G4-EN1]

Penggunaan Baja (Ton)

The use of steel (Ton)

| | | |
|------|--|--------|
| 2012 | | 235,07 |
| 2013 | | 238,82 |
| 2014 | | 74,94 |

In recent years, the Company completed some relevant environmental documents for each business units of KAI to comply with the regulation. Until December 2014, there were 13 units that have completed the Company's Document Management Procedures and Environmental Monitoring Procedures, as required. This initiative will be continued until all units have its own documents. In addition, KAI routinely performs environmental monitoring to its 24 units.

Material Use

The main types of materials used in the Company are steel and gravel. The use of these materials was for operation and maintenance of railway infrastructure and facilities. The use of gravel in large numbers because of the Company, although acting as an operator, it also plays a role in the maintenance of the railroad infrastructure. [G4-EN1]

Penggunaan Batu Kerikil (Ton)

The use of gravel (Ton)

| | | |
|------|--|------------|
| 2012 | | 392.107,50 |
| 2013 | | 335.479,59 |
| 2014 | | 267.207,30 |

Penggunaan dan Efisiensi Energi

Dibandingkan dengan moda transportasi lain dengan moda kereta api merupakan moda transportasi yang sesuai untuk mengangkut muatan berjumlah besar dalam jarak jauh, membawa sejumlah besar penumpang dalam jarak sedang, dan sebagai sarana angkutan komuter di kota-kota besar. Per satuan kilometer penumpang atau persatuan kilometer ton barang diangkut, moda transportasi kereta api relatif lebih efisien dalam mengkonsumsi energi dibandingkan dengan moda transportasi lain. Dari sisi penggunaan lahan, kereta api membutuhkan luasan lahan yang lebih kecil dibandingkan dengan moda transportasi jalan raya. Secara umum, jejak lingkungan kereta api relatif kecil.

Pada tabel di bawah dapat dilihat perbandingan penggunaan bahan bakar angkutan penumpang pada berbagai moda transportasi, dengan asumsi-asumsi tertentu. Terlihat bahwa dari jumlah liter bahan bakar yang digunakan, kereta api adalah moda yang paling efisien dibanding moda transportasi lain.

Energy Use and Efficiency

Compared to other modes of transportation by railway is a mode of transport suitable for transporting large amounts of cargo over long distances, carrying a large number of passengers in medium distance, and as a means of transport commuters in big cities. Per unit of passenger kilometers or per kilometer tonnes of goods transported, railway is relatively more efficient in energy consumption compared with other transportation modes. In terms of land use, the railway requires a smaller land area compared with other modes of road transport. In general, railway's environmental footprint is relatively small.

The table below shows a comparison of fuel use of passenger transportation to various modes of transport, with certain assumptions. By looking at the number of liters of fuel used, the train is the most efficient mode than other transportation modes.

| No | Moda Modes | Rata-rata Penumpang Terangkut (orang) Average Passengers Transported (person) | Penggunaan Bahan Bakar Per kilometer Penumpang (setara liter) Use of Fuel Per kilometer Passenger (equivalent liter) | Rasio Penggunaan Bahan Bakar/ Penumpang Ratio of Fuel Use/ Passenger | Indeks (Kereta Api = 1) Index (Train=1) |
|----|------------------------------|--|--|--|---|
| 1 | Kereta Api Train | 1.500 | 3 | 0,0020 | 1 |
| 2 | Kapal Laut Ship | 1.500 | 10 | 0,0060 | 3.00 |
| 3 | Bus | 40 | 0,5 | 0,0125 | 6.25 |
| 4 | Pesawat Terbang Aeroplane | 500 | 40 | 0,0800 | 40 |

Sepanjang tahun 2014, penggunaan Bahan Bakar minyak (BBM) mendominasi penggunaan energi operasional KAI, yaitu sebesar 93%, sedangkan penggunaan Listrik Aliran Atas (LAA) hanya sebesar 7%. Sementara itu, penggunaan total BBM mengalami peningkatan signifikan dibanding dengan tahun sebelumnya.

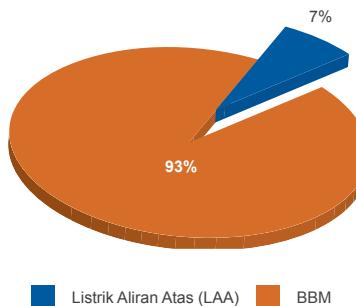
Throughout 2014, the use of fuel oil (BBM) dominated the energy usage of KAI operations, which amounted to 93%, while the flow of overhead wires & catenaries (LAA) only amounted to 7%. Meanwhile, the use of total of fuel has increased significantly compared with the previous year.

Mengelola Keberlanjutan Lingkungan

Managing A Sustainable Environment

Pemakaian Energi KAI 2014 (Mega Joule)

KAI Energy Use 2014 (Mega Joule) [G4-EN3]



Catatan:

LAA dihitung dari biaya. Berdasarkan Permen ESDM No. 09 tahun 2014 Lampiran VI, Tarif Tenaga Listrik untuk Keperluan Traksi, Blok WBP=Kx483, K= 1,4 < K < 2
Estimasi K=1,7
Blok WBP 821,1

Note:

LAA is calculated based on Ministry of Energy and Mineral Resources Decree No.09 year 2014 Attachment VI, Electricity Tariff for Traction Purposes. WBP Block = Kx483, K=1.4 < K < 2
Estimated K=1.7
Block 821.1

Penggunaan BBM (Mega Joule)

Gasoline Use (Mega Joule)

2013 5.956 Juta Millions

2014 6.880 Juta Millions

Catatan:

*) LAA dihitung dari biaya. Berdasarkan Permen ESDM no 09 tahun 2014 Lampiran VI, Tarif Tenaga Listrik untuk Keperluan Traksi, Blok WBP=Kx483, K= 1,4 < K < 2
Estimasi K=1,7
Blok WBP 821,1

**) Faktor Konversi, IPCC 2006
Gas/Diesel Oil 43 TJ/Gg
Specific Gravity 0.85 Kg/L

Note

*) LAA is calculated based on Ministry of Energy and Mineral Resources Decree No.09 year 2014 Attachment VI, Electricity Tariff for Traction Purposes. Block = Kx483, K=1.4 < K < 2
Estimation K=1.7
WBP Block 821.1

**) Conversion Factor, IPPC 2006
Gas/Diesel Oil 43 TJ/Gg
Specific Gravity 0.85 Kg/L

Optimalisasi Daya Lokomotif

Untuk mewujudkan Visi dan Misi Perusahaan dan target kinerja, Perseroan memperbaiki pola operasi melakukan optimalisasi daya lokomotif. Optimalisasi ini dilakukan dengan manambah rangkaian sehingga menambah efektivitas keterbatasan Slot Perjalanan Kereta Api. Dengan demikian daya Lokomotif dapat dimanfaatkan lebih optimal untuk mengangkut lebih banyak penumpang dan barang.

Dengan melakukan perbaikan pola operasi dan penambahan rangkaian kereta, Satuan Angkutan KAI (Pnp. Km+Ton.Km) dibandingkan dengan Volume BBM yang digunakan, memberikan kinerja yang lebih baik pada tahun 2014 dibanding tahun sebelumnya, yaitu naik dari 0,13 menjadi 0,14 satuan angkutan/volume BBM.

Optimization of Locomotive Power

To achieve the vision and mission of the Company and the performance targets, the Company improve its operating patterns to optimize the locomotives power. This optimization is done by adding train coach thereby increasing the effectiveness of the limited slots of Train Journey. Thus the locomotive power can be utilized optimally to carry more passengers and goods.

By improving its operations and adding the train coach, the Transport Unit of KAI (Pnp.Km + Ton.Km) compared to the volume of fuel that is used, performed better in 2014 than the previous year, which rose from 0.13 to 0.14 units of transport/fuel volume.

| Uraian Description | Realisasi Tahun 2012 2012 realization | Realisasi Tahun 2013 2013 realization | Realisasi Tahun 2014 2014 realization |
|--|--|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Satuan Angkutan (Pnp.km+Ton.km) Transport Unit (Pnp.km + Ton.km) | 20.296.196 | 21.090.726 | 25.579.781 |
| Volume BBM Fuel Volume | 153.066.141 | 162.961.132 | 188.239.717 |
| Optimalisasi (Satuan Angkutan/volume BBM) Optimization (Transport Unit/Gasoline Volume) [G4-EN5] | 0,13 | 0,13 | 0,14 |



Sumber energi terbarukan telah digunakan di Perseroan. Sel surya digunakan pada JPL. Dari jumlah JPL sebanyak 1.092 unit, 248 unit telah menggunakan *solar cell*.

Renewable energy sources have been used in the Company. Solar cells are used at JPL. Of the total 1,092 JPL units, 248 units use the solar cell.

Mengelola Keberlanjutan Lingkungan

Managing A Sustainable Environment

Case Study: Sistem pembelian bahan bakar

Sebelum diterapkannya sistem pembelian bahan bakar VHS, praktik yang dilakukan oleh Perseroan adalah (1) Penyaluran kepada KAI dilakukan secara Loco di titik serah Pertamina, (2) menggunakan transportir Swasta dalam pengiriman BBM ke Tangki Timbun Perseroan, dan (3) Perseroan mengelola sendiri penyimpanan dan pengisian BBM ke rolling stock.

Sistem pembelian tersebut memberikan beberapa permasalahan, yaitu adanya kehilangan potensial saat pengiriman BBM dari Depot Pertamina ke Tangki Timbun Perseroan dan saat BBM disimpan dan digunakan akibat bocoran pada instalasi BBM, Penguapan, maupun karena ketidakakuratan Alat Ukur.

Permasalahan lainnya adalah adanya keterbatasan sumber daya manusia, yaitu tidak ada Unit yang menangani secara khusus pengelolaan BBM. Pengelolaannya dilakukan oleh Unit Sarana yang mempunyai tugas pokok merawat dan memelihara sarana dengan sumber daya yang terbatas. Sistem lama ini sulit dipantau dan dikendalikan dalam konteks penggunaan BBM, sehingga menimbulkan pemborosan.

Untuk mengatasinya KAI melakukan inovasi dengan menerapkan sistem VHS. Pada sistem ini, vendor bertanggung jawab secara langsung memasok bahan bakar ke sarana perkeretaapian yang akan menggunakannya. Perseroan hanya akan mencatat dan membayar bahan bakar minyak aktual yang digunakan saja.

Beberapa manfaat VHS diantaranya adalah:

- Konsumsi BBM relatif stabil, sedangkan jumlah KA meningkat. Jika digunakan perbandingan penggunaan BBM terhadap jumlah KA, maka akan terlihat tren turun dengan jumlah yang cukup signifikan antara sebelum menggunakan VHS dengan setelah menggunakan VHS.
- *Zero Stock*, sehingga potensi kehilangan stok dapat dihilangkan. Akibatnya, itu tidak ada lagi uang Perusahaan yang mengendap akibat penyimpanan BBM sehingga aliran kas Perseroan tidak terpengaruh.
- Pengelolaan dan Pengendalian BBM yang lebih baik.
- Unit Sarana dapat lebih fokus melaksanakan Pemeliharaan, karena pengelolaan BBM terbantu dengan adanya pola VHS.
- Kesehatan, Keselamatan, dan Lingkungan yang lebih terjamin.

Case study: Fuel Purchasing System

Before the implementation of VHS fuel purchasing system, the Company implemented such practice as: (1) Distribution to KAI done by Loco at the appointed point by Pertamina, (2) using a private transporter in the delivery of fuel to Company's storage tank, and (3) the Company maintains its own storage and filling the fuel to the rolling stock.

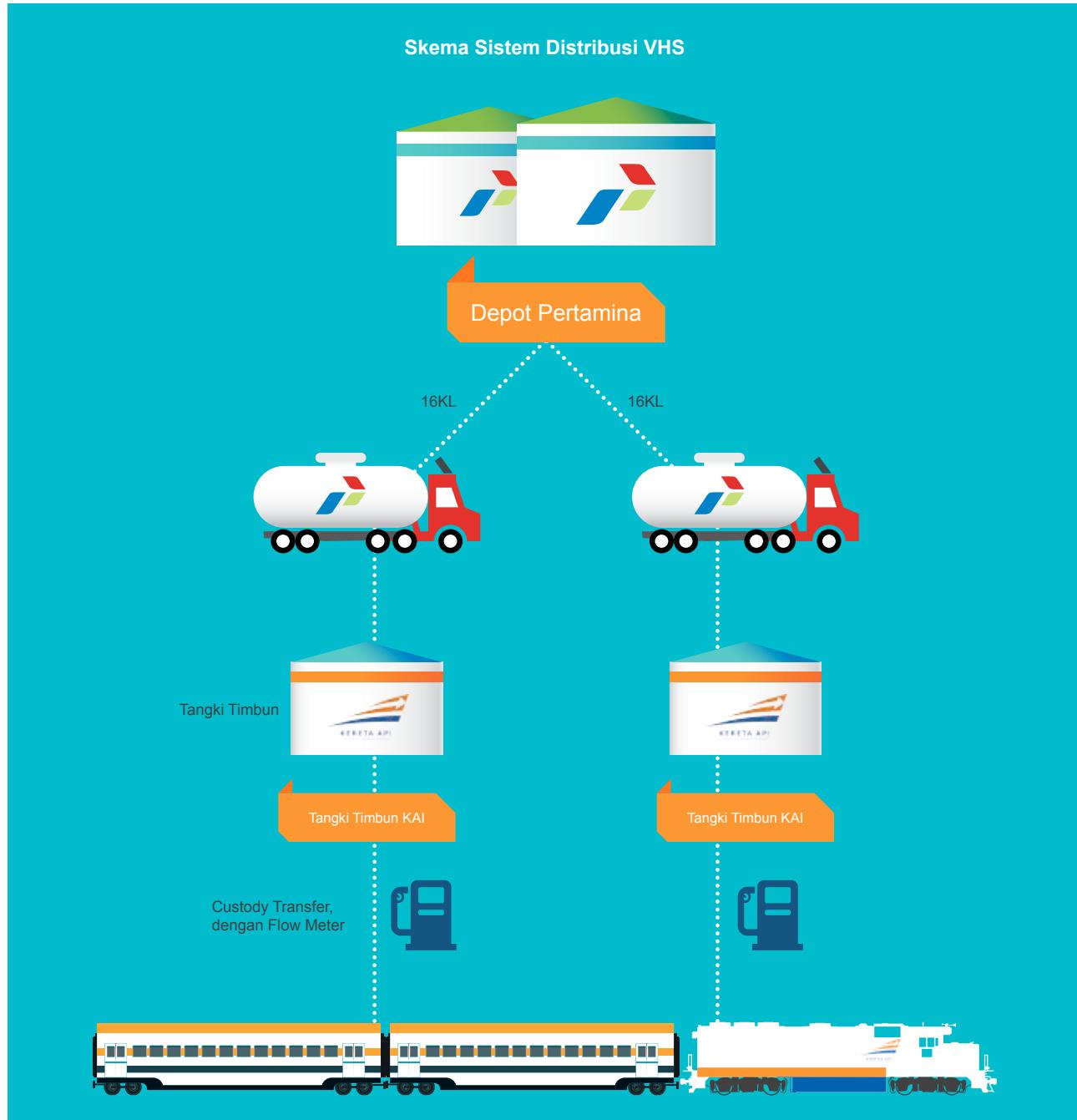
The purchasing system gave us some problems, which are existence of a potential loss when the delivery of fuel from Pertamina Depot storage tank to the Company and when the fuel is stored and used due to the leaking of fuel installation, evaporation, and because of inaccuracies Measurement Tool.

Another problem is the lack of human resources, as there was no special unit that handles the management of the fuel. The fuel management is controlled by Facilities Unit that responsible for care and maintenance of facilities with limited resources. The old system was difficult to monitor and control the use of fuel, resulting in the context of the use of fuel, resulting in improvidence.

To handle this, KAI applied an innovation to implement the VHS system. In this system, the vendor will be responsible for supplying fuel directly to the railways facility that will use it. The Company will record and pay only based on the actual use of fuel.

Some of the benefits of VHS are:

- Fuel consumption is relatively stable, while the number of trains increased. If we use the fuel utilization ratio of the number of trains, it will show a decrease trend with a significant amount between before using VHS at once using the VHS.
- Zero Stock, so the potential loss of the stock can be eliminated. Moreover there is no more non-liquid money for the Company because the fuel storage system has been eliminated and that the Company's cash flow will not be affected.
- Better fuel management and control
- The Facilities Unit can be more focused on maintenance, because the fuel management has been settled by using VSH system.
- Health, Safety, and Environment are more secure.



Mengelola Keberlanjutan Lingkungan

Managing A Sustainable Environment

Pengelolaan Dampak Lingkungan

Emisi Gas Rumah Kaca

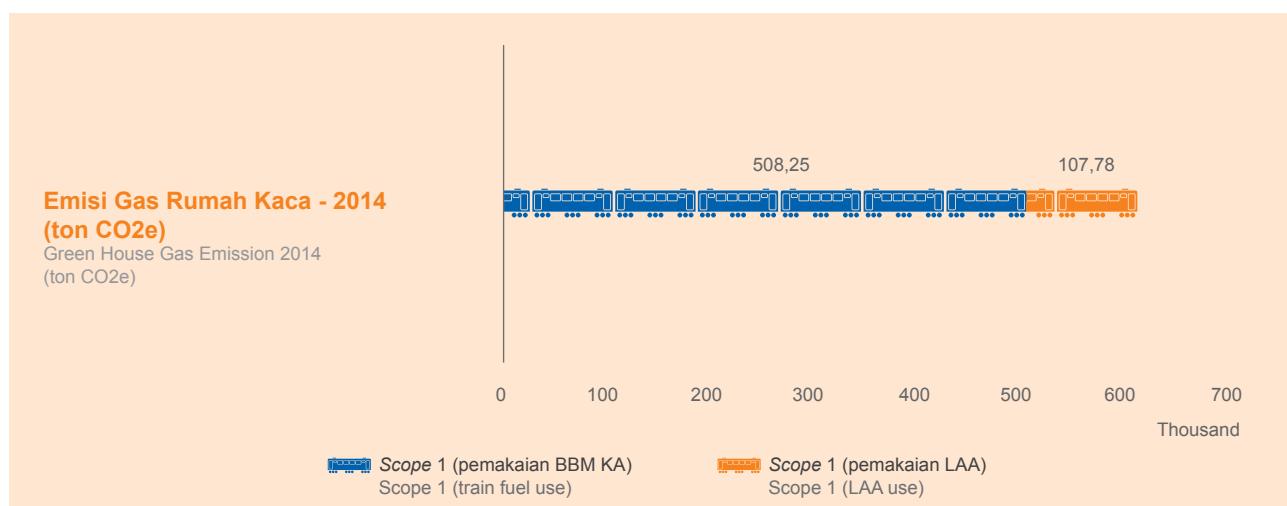
Emisi gas rumah kaca di Perseroan terutama berasal dari pemakaian bahan bakar minyak kereta api dan pemakaian listrik aliran atas (LAA) untuk KRL. Tahun 2014 emisi dari pemakaian BBM adalah sebesar 508,25 ribu ton setara karbondioksida (CO₂) dan dari LAA sebesar 107,78 ton. Perusahaan belum melakukan perhitungan emisi untuk kegiatan perkantoran, transportasi, serta stasiun.

[G4-EN15][G4-EN16]

Environmental Impact Management

Green-House-Gas Emission

The green-house gas emissions in the Company primarily derived from the use of fuel oil and electricity consumption from the Overhead Wires & Catenaries (LAA) of KRL (electric train). In 2014 emissions from fuel consumption amounted to 508.25 thousand tons of equivalent carbon dioxide (CO₂) and of the LAA at 107.78 tonnes. The Company has not calculated the emissions for office activities, transportation, as well as the station. [G4-EN15][G4-EN16]



* Catatan: Dihitung dari penggunaan (Scope 1) BBM dan (Scope 2) LAA
Faktor Emisi BBM (Diesel) = 2,7 kgCO₂e/liter, IPCC 2006
Faktor Emisi Listrik PLN (Jamali, Baseline Sistem Ketenagalistrikan PLN, 2009) = 0,743 kgCO₂e/kWh

* Note Calculated from use of Fuel (Scope 1) and (Scope 2) LAA
Fuel Emission Factor (Diesel) = 2.7 kgCO₂e/liter, IPCC 2006
Electricity Emission Factor from PLN (Jamali, Baseline Electricity System PLN, 2009) = 0.743 kgCO₂e/kWh

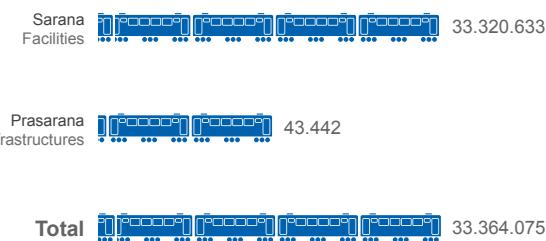
Penggunaan dan Pengelolaan Pelumas

Pelumas cukup banyak digunakan selama 2014. Sisa pelumas bekas penggunaan di sarana dan prasarana perkeretaapian dikelola sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh Direksi Perseroan No. Kep.U/TM.501/X/2/KA-2012 tentang Tata Cara Penyimpanan Minyak Pelumas Bekas dan Instruksi Direksi No. 4/PL.405/KA-2011 tentang Pengelolaan Limbah.

The Use and Management of Lubricants

Lubricants were pretty much used during 2014. The remaining used oil from the railway facilities and infrastructure is managed in accordance with the procedures established by the Board of Directors No. Kep.U/TM.501/X/2/KA-2012 on Procedures for Used Oil Storage and Instruction Directors No. 4/PL.405/KA-2011 on Waste Management.

Penggunaan Pelumas 2014 (Liter) Lubricants Use 2014 (Liter)



Mengelola Keberlanjutan Lingkungan

Managing A Sustainable Environment

Pengelolaan Penimbunan Batubara

Berdasarkan keputusan Direksi No. Kep.II/PR.904/VI/1/KA-2012, pengelolaan dampak lingkungan di penimbunan/*stockpile* batu bara dilakukan secara saksama agar dampaknya terhadap lingkungan dapat diminimalkan. Pengelolaan didasarkan pada dokumen Upaya Pengelolaan Lingkungan dan Upaya Pemantauan Lingkungan (UKL/UPL). Aspek lingkungan yang dikelola diantaranya:

- Kualitas udara dan kebisingan.
- Kualitas air.
- Aspek sosial ekonomi.
- Bahaya kebakaran.

Coal Stockpiling Management

Based on the decision of the Board of Directors No. Kep. II/PR.904/VI/1/KA-2012, the management of environmental impacts in coal stockpile is done very carefully so that the impact on the environment can be minimized. The coal stockpile management is based on the document of Environmental Management Effort and Environmental Monitoring Effort (UKL/UPL). Environmental aspects that are managed include:

- Air quality and noise.
- Water Quality.
- Socio-economic aspect.
- Fire hazard.

Toilet Ramah Lingkungan (TRL) di Semua Kelas Kereta

Environmentally Friendly Toilet Systems on Every Class of Passenger Train

Sebagai wujud partisipasi dalam proses pelestarian lingkungan yang menjadi bagian dari misinya, Perseroan menerapkan sistem toilet yang ramah lingkungan pada kereta penumpang untuk kelas eksekutif, bisnis dan ekonomi. Penerapan Toilet Ramah Lingkungan (TRL) pada kereta penumpang dimaksudkan karena kereta yang digunakan mempunyai fasilitas toilet yang memiliki bak penampungan tersendiri sehingga kotoran tidak langsung jatuh ke jalan rel. Toilet ramah lingkungan yang diterapkan mengacu pada prinsip bersih, tidak menimbulkan bau dan higienis. Sehingga hasil akhir dari proses TRL dapat dibuang ke jalan rel tanpa mencemari lingkungan.

Seiring dengan perkembangan teknologi yang ramah lingkungan, maka ada beberapa perubahan yang terjadi pada sistem TRL dalam rangka menuju kesempurnaan. Hingga saat ini sudah terdapat 5 (lima) versi penyempurnaan dari TRL, dan terus diupayakan untuk melakukan pembenahan dan penyempurnaan teknologi toilet yang lebih ramah lingkungan yang terkait sistem filtrasi dan penggunaan mikroba pada tangki penampung kotoran.

As a form of participation in the process of environmental conservation that are part of its mission, the Company implements environmentally friendly toilet systems on passenger trains for the executive, business and economy class. The implementation of Environmentally Friendly Toilet (TRL) on passenger trains is done through the provision of its own excrement tanks so that the dirt does not directly fall into the rail. Environmentally friendly toilet refers to the principles applied - clean, odorless and hygienic. So the end result of the process of TRL can be discharged into the rail without polluting the environment.

Along with the development of environmentally friendly technologies, there are some changes in the TRL system as part of improvements. Until now there are five (5) improved versions of the TRL, and continuous efforts are still made to make corrections and improvements to the technology to be more environmentally friendly-by using filtration systems and using of microbes in the dirt tank.



Toilet Ramah Lingkungan
Environmentally Friendly Toilet Systems

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

Corporate Social Responsibility

Membangun kemitraan dan kesaling-terkaitan yang harmonis dengan para pemangku kepentingan adalah salah satu prioritas utama dalam membangun keberlanjutan bisnis KAI. Tanggung jawab sosial perusahaan adalah bagian integral dari operasi bisnis perusahaan secara keseluruhan.

Building partnerships and harmonious inter-linkages with stakeholders is one of the top priorities in building a sustainable business for KAI. Corporate social responsibility is an integral part of the company's overall business operations.



Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

Corporate
Social Responsibility



Pendekatan Kami

KAI menyadari bisnis yang dijalani oleh Perseroan secara langsung dinikmati oleh masyarakat umum yang menjadi pengguna kereta api, untuk itu Perseroan berkomitmen untuk menyediakan layanan kereta api yang sesuai dengan empat pilar utama, yaitu keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan kenyamanan, sebagaimana dijelaskan pada bagian sebelum ini.

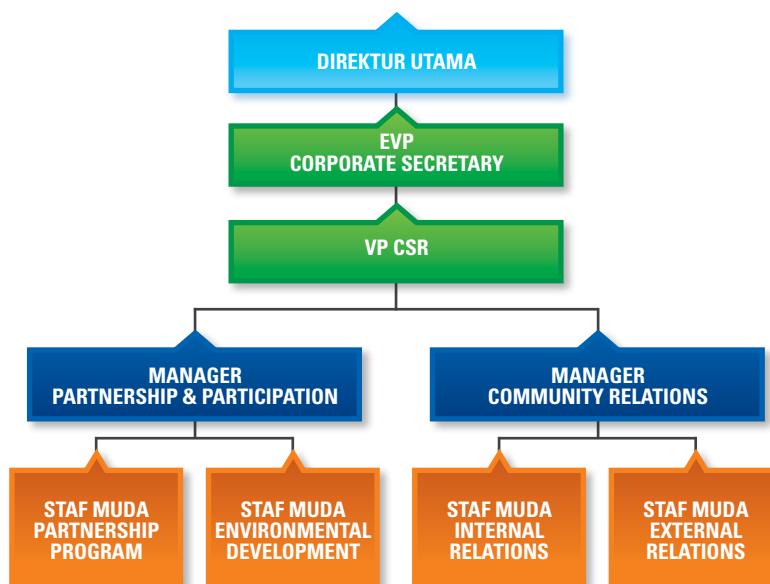
Our Approach

KAI aware that the service business implemented by the Company directly felt by the general public who are the train users. Therefore, the Company is committed to providing railway service in accordance with the four main pillars, Safety, Punctuality, Service, and Comfort.

Aktivitas KAI juga memengaruhi masyarakat di sekitar operasi Perseroan, untuk itu KAI menginginkan terciptanya hubungan yang harmonis antara Perseroan dan masyarakat sekitar. Dengan kondisi ini, pencapaian keberlanjutan Perseroan dapat dicapai. Untuk mencapai tujuan ini, KAI telah menetapkan organisasi dan kebijakan yang strategis untuk melaksanakan program CSR di KAI. Penyelenggaraan CSR dilaksanakan oleh VP CSR tersendiri yang bertanggung jawab kepada EVP Corporate Secretary yang berada langsung di bawah Presiden Direktur.

Activities taken by KAI also affect the communities surrounding the Company's area operations. Therefore, KAI aims to create a harmonious relationship between the company and the surrounding community. With this condition, the Company's achievement of sustainability can be achieved. To achieve this goal, KAI has established organizational and strategic policy to implement the CSR program at KAI. The implementation of CSR program is under the responsibility of VP CSR whom is responsible to the EVP Corporate Secretary who is under direct supervision of the President Director.

Struktur Organisasi Kantor Pusat Head Office Organization Structure



TIM CSR DAERAH

1. Penanggung jawab CSR : Kepala Daerah (Kadaop/KaDivre)
2. Penanggung jawab Keuangan : SM/Man Keuangan
3. Penanggung jawab Publikasi : SM/Man Humas
4. Penanggung jawab Pelatihan dan Monitoring : SM/Man SDM
5. Penanggung jawab Survei : SM/Man UK
6. Penanggung jawab Kegiatan : SM/Man Keamanan
7. Sekretariat : Pekerja KAI (Persero)

CSR Team

1. Responsible person for CSR : Head Area (Kadaop/Ka Divre)
2. Responsible person for Finance : SM/Finance Manager
3. Responsible person for Publication : SM/Public Relations Manager
4. Responsible person for Training and Monitoring : SM/Human Resources Manager
5. Responsible person for Survey : SM/Health Unit Manager
6. Responsible person for Event : SM/Safety Manager
7. Secretariate : KAI Employee

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

Corporate Social Responsibility

Visi Tanggung Jawab Sosial Perusahaan (Corporate Social Responsibility/CSR)

Meningkatkan manfaat Perusahaan bagi *Stakeholder*, melalui peningkatan aktivitas Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) serta *Community Relation* (CR).

Increase Company's benefits to stakeholders, through an increase of Partnership and Community Development Programs (CSR) and Community Relations (CR).

Misi CSR CSR Mission

Meningkatkan *Corporate Image* melalui kegiatan PKBL serta CR yang dapat menciptakan kondisi yang kondusif bagi perusahaan dalam menjalankan visi, misi, dan tujuan korporasi.

Increase Corporate Image through CSR and CR activities that create conducive condition for Company to carry out Corporate vision, missions and objectives

Tujuan CSR CSR Objective

Menciptakan lingkungan masyarakat sekitar lokasi aktivitas perusahaan yang mandiri secara sosial ekonomi melalui kegiatan PKBL dan CR sehingga dapat menjadi mitra sejati dalam kelangsungan usaha perusahaan dan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

To create a socially and economically independent community surrounding the Company through CSR activities and CR so that it can become a loyal partner to support corporate sustainability while increasing social welfare.

Arah Kebijakan CSR [G4-DMA]

- Terciptanya Jaminan Keselamatan Perjalanan Kereta Api.
- Keberpihakan pada masyarakat miskin untuk dijadikan masyarakat yang berdaya, tumbuh, dan mandiri secara sosial & ekonomi.
- Pengentasan kemiskinan melalui pembentukan Desa Binaan (Kampung KA).
- Melaksanakan 7 sektor kegiatan:
 1. Bantuan korban bencana alam.
 2. Bantuan pendidikan.
 3. Bantuan peningkatan kesehatan.
 4. Bantuan pengembangan prasarana dan/atau sarana umum.
 5. Bantuan sarana ibadah.
 6. Bantuan pelestarian alam.
 7. Bantuan sosial kemasyarakatan dalam rangka pengentasan kemiskinan.
- Menjadikan CSR sebagai tanggung jawab setiap insan KAI.
- Peningkatan *Corporate Image*.

CSR Policy Direction

- The creation of safety assurance in train journey
- Support the under privileged community by empowering them to grow and become socially and economically self-sufficient.
- Alleviate poverty through the establishment of Kampung KA.
- Implement activities in 7 sectors:
 1. Assistance to the victims of natural disasters.
 2. Educational assistance
 3. Health improvement assistance
 4. Assistance to the development of infrastructure and/or public facilities.
 5. Assistance on means of worship.
 6. Nature conservation assistance
 7. Social assistance for poverty alleviation.
- Making CSR as a responsibility of every element of KAI
- Increase Corporate Image

Strategi Penerapan CSR [G4-DMA]

- Strategi Eksternal, dengan meningkatkan *corporate image*:
 1. Sosialisasi secara berkesinambungan mengenai pentingnya menjaga keamanan dan keselamatan perjalanan KA kepada masyarakat sekitar jalur KA
 2. Penyaluran Program Kemitraan dan Dana Bina Lingkungan
- Strategi Internal: Menjalankan program kesejahteraan jasmani dan rohani pekerja

CSR Implementation Strategy

- CSR Implementation Strategy
 1. External Strategy, to increase corporate image
 2. Continuous socialization on the importance of maintaining the security and safety of train journey to communities around the railway
- Internal Strategy: Support the physical as well as spiritual program for employees

Dasar Hukum Pelaksanaan CSR

Program CSR KAI mulai dilaksanakan seiring telah disahkannya Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, Pasal 74 dan Undang-Undang No.25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, Pasal 25 (b).

Sebelum adanya UU tersebut KAI telah melaksanakan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan mulai tahun 1996, pada saat itu dinamakan Program Pembinaan Usaha Kecil dan Koperasi (PUKK), dengan binaan meliputi wilayah Sumatera Selatan, Jawa Barat, Jawa Tengah, D.I. Yogyakarta dan Jawa Timur. Di tahun 2007 sesuai dengan SK Menteri Badan Usaha Milik Negara No. KEP-236/MBU/2003, tanggal 17 Juni 2003, namanya diubah menjadi PKBL.

Pedoman ini mulai diterbitkan dengan Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara No. PER-05/MBU/2007, tanggal 27 April 2007, tentang Program Kemitraan BUMN dengan Usaha Kecil dan Program Bina Lingkungan (PKBL). Permen BUMN ini mengalami beberapa kali perubahan hingga dikeluarkannya Permen BUMN No. PER-08/MBU/2013 Tanggal 10 September 2013 tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. PER-05/MBU/2007.

Berdasarkan SK Direksi KAI No. KEP.U.OT.003/III/6/KA-2009 tanggal 31 Maret 2009, Pengelolaan PKBL untuk Kantor Pusat secara struktural di bawah Vice President Corporate Social Responsibility. Berdasarkan SK Direksi KAI No. KEP.U.OT.003/VI/9/KA-2012, tanggal 16 Juni 2012, tentang Tanggung Jawab para EVP/VP Daerah Operasional, Divisi Regional dan Sub Divisi Regional di lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero), pengelolaan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) di daerah menjadi bagian dari kegiatan *Corporate Social Responsibility* (CSR) dengan pembinaan di bawah Direktur Utama dan Sekretaris Perusahaan.

Legal Basis for CSR Implementation

KAI started to implement its CSR program along with the enactment of Law No. 40 Year 2007 regarding Limited Liability Company, Article 74 and Law No. 25 of 2007 on Investment, Article 25 (b).

Prior to the Act, KAI has implemented the Partnership and Community Development Program since 1996, at that time, it was called the Small Business and Cooperative Development Program (PUKK), with the target covers an area of South Sumatera, West Java, Central Java, DI Yogyakarta and East Java. In 2007 in accordance with the Decree of the Minister of State Owned Enterprises No. KEP-236/MBU/2003, dated June 17, 2003, it was changed to CSR.

The guidelines was published by Minister of State-Owned Enterprises (SOE) No. PER-05/MBU/2007, dated April 27, 2007, on SOE Partnership Program with Small Business and Community Development Program (CSR). This SOEs Minister Act went on several changes until the issuance of SOE Minister Act No. PER-08/MBU/2013 dated September 10, 2013 concerning the Fourth Amendment to the Regulation of the State Minister for State-Owned Enterprises No. PER-05/MBU/2007.

Based on the KAI Board of Directors Decree Number: KEP.U.OT.003/III/6/KA-2009 dated March 31, 2009, the management of Partnership and Community Development Program at the Head Office structurally under the supervision of Vice President of Corporate Social Responsibility. Based on the KAI Board of Directors Decree No. KEP.U.OT.003/VI/9/KA-2012, dated June 16th, 2012, on the Responsibility of the EVP/VP of Operation Area, Regional Division and Sub Regional Division of PT Kereta Api Indonesia (Persero), the management of the Partnership Program and Community Development (CSR) in the region became part of the Corporate Social Responsibility (CSR) activities with the supervision of President Director and the Corporate Secretary.

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

Corporate Social Responsibility

Sedangkan pengelolaan di daerah dibentuk tim CSR secara fungsional sesuai SK Direksi No. KEP.U/KP.502/III/14/KA-2013, tanggal 28 Maret 2013, tentang Petunjuk Pelaksanaan Penerapan CSR di lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero), dengan tujuan agar pengelolaan PKBL lebih efektif dan efisien dengan prinsip Good Corporate Governance.

Program Kemitraan dan Bina Lingkungan

Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) merupakan wujud perusahaan turut serta dalam pembangunan ekonomi bangsa. KAI menyadari bahwa di tengah gencarnya berbagai usaha untuk terus meningkatkan kinerja, masyarakat di sekitar wilayah usaha pun dapat merasakan manfaat dari kemajuan perusahaan.

Pada tahun 2014 perusahaan menganggarkan dana PKBL pada RKAP sebesar Rp9,9 miliar. Program Kemitraan KAI disalurkan kepada mitra binaan yang bidang usahanya mencakup seluruh sektor ekonomi (industri, perdagangan, pertanian, peternakan, perkebunan, perikanan, jasa, dan lainnya). Penyaluran dana pinjaman lunak pada tahun 2014 dapat direalisasikan kepada 131 mitra binaan di seluruh daerah operasi kereta api dengan nilai sebesar Rp5,02 miliar.

Selain menyalurkan dana kemitraan, KAI juga melakukan pembinaan, pelatihan dan *sharing* antar mitra binaan dalam hal produksi dan pemasaran produk untuk peningkatan pengetahuan dan kreativitas dalam bentuk *gathering* kemitraan. Bantuan promosi produk mitra juga diberikan dengan mengikutsertakan pada pameran produk kerajinan.

Untuk program Bina Lingkungan, KAI merealisasikan penyaluran bantuan dalam tujuh sektor kegiatan sebagaimana arah kebijakan CSR. Jumlah penyaluran bantuan selama tahun 2014 sebesar Rp2,6 miliar.

As for the management of CSR in the region, CSR team is functionally formed according to Decree of Board of Directors No. KEP.U/KP.502/III/14/KA-2013, dated March 28, 2013, on Guidelines for Implementation of CSR in PT Kereta Api Indonesia (Persero), aiming that CSR management more effective and efficient with the implementation of good corporate governance principles.

Corporate Social Responsibility Program

Partnership and Community Development Program (CSR) is a form of company's participation in the economic development of the nation. KAI realizes that in the midst of aggressive efforts to continue to improve performance, the community resided the surrounding businesses areas can also benefiting from the company's progress.

In 2014 the Company allocated CSR funds in its CBP amounting to Rp9.9 billion. The Partnership Program of KAI is distributed to the partners whose scope of business covers all economic sectors (industry, trade, agriculture, animal husbandry, plantation, fisheries, services, and others). In 2014 the Company disbursed soft loans to 131 partners in all regions of railway operations with a value of Rp5.02 billion.

In addition to fund disbursement for Partnership Program, KAI also provides coaching, training and knowledge sharing between the partners on production and marketing of the products to increase partners' knowledge and creativity through gathering program. Supports also given by the Company to promote partners' products by engaging partners in the exhibition of handicraft products.

For Community Development Program, KAI disbursed its funds in 7 sectors as stated in its CSR policy. The total amount of funds disbursed in 2014 amounted Rp2.6 billion.

Realisasi PKBL 2014

Gathering Kemitraan

CSR KAI mengadakan *Gathering* Kemitraan di Hotel Jayakarta (Bandung) pada 16-18 Desember 2014. *Gathering* ini diikuti oleh para mitra binaan sektor industri yang bergerak di bidang kerajinan tangan dan konveksi dari Jawa dan Sumatera. Mitra binaan yang sudah sukses turut hadir diantaranya Rumah Batik Rolla, Deden Batik, Kripik Bonggol Pisang, dan Selda Songket. *Gathering* ini diadakan dengan tujuan untuk sharing antara mitra binaan dalam hal produksi dan pemasaran produk sehingga diharapkan peningkatan *knowledge* dan kreativitas serta terjalin *networking* pemasaran sesama mitra binaan KAI.

Berbagai kegiatan yang dilakukan pada *gathering* ini antara lain studi banding ke sentra industri kreatif yaitu Nu Art Gallery, C59, Sentra Industri Cihampelas, dan Sentra Industri Cibaduyut, serta *discussion group* mengenai *success story* dan *business process* masing-masing mitra binaan dengan mendatangkan pembicara pengusaha yang sukses di bidangnya.

Pameran Produk Mitra Binaan

Untuk membantu promosi dan pemasaran produk mitra binaan, KAI mengikutsertakan mitra binaan dalam pameran-pameran produk kerajinan. Di tahun 2014 KAI ikut serta pada pameran Jawa Barat Expo di Graha Manggala Siliwangi Bandung pada 10-14 September 2014 yang menampilkan mitra binaan Batik Deden yang mempunyai produk batik khas Tasikmalaya. Pada pameran ini KAI mendapat penghargaan sebagai Stand Favorite BUMN.

The Implementation of CSR Program in 2014

Partners Gathering

KAI CSR Program conducted a Partners' Gathering at Hotel Jayakarta (Bandung) on 16-18 December 2014. The gathering event was attended by partners that work on handicraft and convection industry from Java and Sumatera. Successful partners participated in the event among others were Rumah Batik Rolla, Deden Batik, Kripik Bonggol Pisang, and Selda Songket. This gathering event aimed to provide sharing platform for partners in their production and marketing of the products as it was expected that the event would increase partners' knowledge, creativity as well as network among partners of KAI.

Various activities were carried out during the gathering event including study visits to the center for the creative industries, namely Nu Art Gallery, C59, Cihampelas Industrial Center and Cibaduyut Industrial Center, as well as group discussions on success stories and business processes of each partners and inviting success entrepreneurs in their field as resource persons.

Partners' Product Exhibition

To promote and market partners' products, KAI supports partners to engage in handicraft exhibitions. In 2014, KAI supported the West Java Expo at Graha Manggala Siliwangi Bandung on 10-14 September 2014 that promoted Batik Deden as corporate's partner to produce typical Tasikmalaya batik. At the exhibition, KAI received an award as Favorite Stand of SOE.



Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

Corporate Social Responsibility

Bantuan Korban Bencana Alam

Sebagai bentuk rasa kepedulian, KAI memberikan bantuan kepada para korban musibah bencana alam meletusnya Gunung Kelud Jawa Timur pada 24 Maret 2014 dan bencana longsor di Banjarnegara Jawa Tengah pada 15-16 Desember 2014.

Bantuan Pelestarian Alam

Untuk pelestarian alam KAI melakukan penanaman pohon di Gudang Persediaan Cikudapateuh sebanyak 625 pohon pada 1 Mei 2014, di Daop 4 Semarang sebanyak 15.000 pohon pada 4 Mei 2014 untuk menanggulangi daerah rawan longsor dan penanaman pohon di kanan kiri rel kereta untuk daerah rawan pelemparan di Wilayah Daop 3 Cirebon pada 11 Juli 2014.

Bantuan Pendidikan

Bantuan diberikan untuk pembangunan sarana Pusat Pengkajian Islam (PPI) Al Halim Jl. KH. R Marzuki No. 50 C Bojongherang RT 02 RW 16 Cianjur pada 5 Juni 2014, Rehab Gedung Pondok Putra-Putri Al-Mubarok di Jl. Bagon No. 50 Suling Bagon Puger Jember pada 9 Juni 2014, pembangunan Gedung TPQ Miftahul Hidayah Jl. Dukoh RT 03/III Kab. Demak pada Juli 2014, dan untuk sarana prasarana Madrasah Diniyah Madinatul Barokah, Jl. Bakung 23 Blok 10 RW 10 Rancaekek Kencana Kab. Bandung diserahkan pada Oktober 2014.

Bantuan Pembangunan Sarana Ibadah

Bantuan diberikan diantaranya untuk pembangunan Masjid Riyadul Jannah di daerah tempat terjadinya PLH KA Malabar di KM 244 +0/1 Daop 2 Bandung pada 19 Mei 2014, pembangunan masjid di Kementerian BUMN pada 3 Juli 2014, untuk renovasi pembangunan Masjid Al-Ukhwah Komplek GBA Barat RW 14 Desa Lengkong Kec. Bojongsoang Kab. Bandung, untuk penyelesaian pembangunan Masjid Al-Hidayah Komplek Pasir Madur Endah II RW 20 Desa Mekarlaksana Kec. Ciparay Kab. Bandung, dan untuk renovasi pembangunan Masjid Jamie Al-Barokah Kp. Sadu Tengah RT02/06 Desa Sadu Kec. Soreang Bandung pada Oktober 2014.

Assistance to the victims of natural disasters.

As a form of our solidarity, KAI provided assistance to victims of natural disaster caused by the eruption of Mount Kelud in East Java on March 24, 2014 and the landslide in Banjarnegara in Central Java on December, 15-16 2014.

Nature conservation assistance

To conserve the nature KAI conducted a 625-tree planting program at the Inventory Warehouse of Cikudapateuh on May 1, 2014. 15,000 trees were also planted at Daop 4 Semarang on May 4, 2014 to address the landslide-prone areas. In addition, the tree planting program were also conducted at the sides of the railway in Daop 3 Region Cirebon on July 11, 2014 as it is considered as areas prone to throwing accidents.

Educational Assistance

The assistance was given to develop Islamic Studies Center (PPI) Al Halim Jl. KH. R Marzuki No. 50 C Bojongherang RT. 02 RW.16 Cianjur on June 5th, 2014, rehabilitation of Islamic boarding school of Al-Mubarok at Jl. Bagon No. 50 Flute Bagon Puger Jember on June 9, 2014, the construction of TPQ Miftahul Hidayah Jl. Dukoh RT. 03/III Kab. Demak in July 2014, and the development of infrastructure of Madrasah Diniyah Madinatul Barokah, Jl. Daffodil 23 Block 10 RW 10 Kencana Ranchi, Bandung in October 2014.

Assistance on Means of Worship

Assistances were given in the form of construction of Riyadul Jannah Mosque in the area where the railway of PLH Malabar in KM 244 +0/1 Daop 2 Bandung on May 19, 2014; construction of mosques inside the office of the Ministry of SOEs on July 3, 2014; the renovation of the construction of the Masjid Al-Ukuwah located at Komplek GBA Barat RW 14 Lengkong, Bojongsoang, Bandung; completion of the construction of the Al-Hidayah Mosque located at Komplek Pasir Madur Endah II RW 20 Desa Mekarlaksana, Ciparay, Bandung; and for the renovation of Mosque Jamie Al-Barokah Kp. Central Sadu RT02/06 Desa Sadu, Soreang, Bandung in October 2014.

Bantuan Peningkatan Kesehatan

Bantuan diberikan untuk perbaikan 5 MCK di Kawasan Desa Wisata Baduy pada 10 Desember 2014. Baduy merupakan suku yang kepribadiannya tidak mau dicampuri oleh dunia luar dan modernisasi, serta sangat tertutup sehingga tidak sembarang orang bisa masuk ke dalam kawasan suku Baduy.

Kesempatan yang luar biasa didapat oleh KAI dapat memberikan bantuan untuk perbaikan fasilitas MCK yang cukup penting bagi warga Baduy yang selama ini kondisinya sangat memprihatinkan.

Bantuan Pengembangan Prasarana dan/atau Sarana Umum

Pada kesempatan yang sama juga diberikan bantuan untuk perbaikan 4 jembatan penghubung di Kawasan Desa Wisata Baduy pada 10 Desember 2014. Selain itu juga diserahkan bantuan untuk pembelian bibit tanaman untuk penataan kembali hutan atau lahan kritis di kawasan tanah adat Baduy. Dengan bantuan tersebut diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan warga Baduy dan Dusun Baduy dapat menjadi desa binaan KAI.

Program Community Relations

Program *Community Relations* (CR) merupakan bagian dari CSR KAI yang mempunyai tugas mengelola hubungan internal dan eksternal yang fokus pada pembinaan komunitas. Pada tahun 2014, realisasi CR sebesar Rp4,2 miliar untuk pembinaan komunitas internal perusahaan berupa pembinaan olahraga & kesenian, guna meningkatkan kesehatan jasmani dan rohani pekerja, serta pembinaan atlet berprestasi.

Untuk kegiatan eksternal perusahaan khususnya untuk mendukung sosialisasi keamanan dan keselamatan perjalanan KA, memberikan bantuan untuk kegiatan kemasyarakatan di sekitar jalur KA dengan prioritas daerah rawan kamtibmas.

Health Improvement Assistance

Assistance is provided for the improvement of 5 public toilets at Baduy Village as tourist destination area on December 10, 2014. Baduy is a very closed tribe that rejected the interference from the outside world and modernization, at it does not easy for visitors visited the Baduy tribe.

KAI was given the opportunity to provide assistance for the improvement of sanitary facilities that are quite important for the people of Baduy who had been in a very poor condition.

Assistance to the Development of Infrastructure and/or Public Facilities

On the same occasion KAI also provided assistance to repair four bridges in Baduy area on December 10th, 2014. Moreover funds were also distributed to the community to purchase plant seeds for reforestation program as well as to manage critical areas of Baduy indigenous land. With the assistance provided, it is expected that the welfare of the people in Baduy village can be improved and the area can be fostered by KAI.

Community Relations Program

The Community Relations Program (CR) is part of the CSR of KAI that aimed to manage internal and external relations that focus on community development. In 2014, CR disbursed Rp4.2 billion to support the company's internal community in the form of sports and the arts, to improve physical and spiritual health of employees, as well as to support promising athletes to excel.

For external activities, especially to support the dissemination of safety and security of train travel, KAI provided some assistances for community activities around the railway line with the priority to areas prone to public security.

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

Corporate Social Responsibility

Realisasi CR 2014

Pekan Olahraga Kereta Api (PORKA)

Untuk memelihara dan meningkatkan kesehatan, kebugaran jasmani, rohani serta menumbuhkan rasa kebersamaan dan juga sportivitas di antara pekerja, KAI menyelenggarakan PORKA setiap 2 tahun sekali yang diikuti oleh pekerja dari seluruh Daop dan Divre. Di tahun 2014 PORKA dilaksanakan pada 23-26 September 2014 di Universitas Pendidikan Indonesia (UPI) Bandung dengan jumlah peserta sebanyak 639 orang dan mempertandingkan 7 cabang olah raga yaitu Sepak Bola, Futsal, Bola Volly, Tenis Meja, Bulu Tangkis, Tenis Lapangan, dan Catur.

Dari PORKA ini diharapkan muncul pemain-pemain yang berpotensi untuk diikutkan pada kejuaraan yang lebih tinggi guna mengangkat image perusahaan, seperti Liga Perhubungan, POR BUMN, dan kompetisi nasional lainnya.

Marching Band Locomotive

KAI juga membina kesenian yaitu Marching Band Locomotive (MBL) yang sudah berdiri sejak September 1990. Saat ini MBL rutin mengadakan latihan di Gudang Persediaan Cikudapateuh KAI Jl. Sukabumi No. 20 Bandung dan sering mengikuti kejuaraan tingkat nasional maupun internasional. Pada tahun 2014 MBL mengikuti kejuaraan BMBC di Bandung dan GPMB Series di Yogyakarta dan berhasil meraih banyak penghargaan.

Pembinaan Atlet Judo dan Atletik

Pembinaan rutin dilakukan kepada atlet berprestasi yang merupakan pekerja KAI, diantaranya, Raisa atlet Judo dan Unik Setyorini atlet Atletik. Kedua atlet berprestasi ini diikutsertakan pada kejuaraan nasional maupun internasional. Pada Juni 2014 Unik mengikuti kejuaraan Marathon 10 K Pocari Sweat Run 2014 di Singapura dan berhasil meraih Juara ke-2. Pada Agustus 2014 Raisa mengikuti kejuaraan Judo Singapore All Comers dan meraih Juara 3.

The Implementation of CR Program in 2014

Railways Sports Week

To maintain and improve health, physical fitness, spiritual as well as to foster a sense of togetherness and sportsmanship among employees, KAI held PORKA every 2 years participated by employees from all Daop and Division. In 2014 PORKA was held on 23-26 September 2014 at the Indonesian Education University (UPI) Bandung participated by 639 people that fought for seven sports, namely football, Futsal, Volly Ball, Table Tennis, Badminton, Tennis, and chess.

It is expected through PORKA potential athletes scouted and included in the championship to increase corporate image, such as the League of Communications, POR SOE, and other national competitions.

Marching Band Locomotive

KAI also fosters the arts sector through the Marching Band Locomotive (MBL) that had been established since September 1990. Currently MBL regularly performs its exercises at the KAI's Inventory Warehouse of Cikudapateuh on Jl. Sukabumi No. 20 Bandung and often participates at the national and international championships. In 2014 MBL participated in BMBC championship in Bandung and GPMB Series in Yogyakarta and won many awards.

Coaching of athletes Judo and Athletic

Routine coaching are given to outstanding athletes who are employees of KAI, among others, Raisa - Judo athlete and Unik Setyorini – Athletic athlete. Both of these outstanding athletes are registered to the national and international championships. In June 2014 Unik participated the Pocari Sweat Marathon 10K Run 2014 in Singapore and won the 2nd winner. In August 2014 Raisa participated at the Singapore All Comers Judo championship and won the 3rd place.



1. Raisa Puspita meraih Juara ke-3 pada kejuaraan Judo Singapore All Comers, Agustus 2014, Singapura.
 2. Raisa Puspita, Pekerja dan Atlet Binaan KAI, Juara 1 kelas +63 kg Puteri | Medan, 7-8 Juni 2014 | Medan Open Judo Championship 2014
 3. Unik Setyorini, Atlet Marathon Binaan KAI, menjadi Juara 2 Kategori 10K Wanita | Singapura, 8 Juni 2014 | Pocari Sewat Run 2014
1. Raisa participated at the Singapore All Comers Judo championship and won the 3rd place, August 2014, Singapore.
 2. Raisa Puspita, Employee and Company sponsored athlete, winner of +63 kg Female Class | Medan, 7-8 June 2014 | Medan Open Judo Championship 2014
 3. Unik Setyorini, Marathon Athlete sponsored by KAI, won 2nd place of female 10K category | Singapore, 8 June 2014 | Pocari Sewat Run 2014

Peduli Sahabat-Ku Ramadhan 1435 H

Sebagai bentuk rasa empati sosial, KAI mengadakan sebuah program Peduli Sahabat-KU dengan mengajak Anak Yatim Piatu dan Kaum Duafa untuk buka puasa bersama setiap bulan Ramadhan.

Pada tahun 2014 kegiatan ini diadakan bekerja sama dengan LAZ DPU Daarut Tauhid yang dilaksanakan pada 14 Juli 2014 bertempat di Auditorium Kantor Pusat KAI. Pada kegiatan yang diikuti oleh sekitar 500 Anak Yatim Piatu dan Kaum Duafa yang berada dalam binaan 25 lembaga/panti asuhan yang ada di wilayah Kota Bandung ini, KAI memberikan santunan sebesar Rp197.068.000 dan bingkisan berupa alat tulis, tas sekolah, dan kaos anak-anak yang diberikan secara simbolis oleh EVP Personalia (EMC) Bimo Purwadi. Dalam acara ini diadakan berbagai acara seperti lomba da'i cilik, lomba tahlif Qur'an, mewarnai, tausyiah/ceramah agama, hiburan nasyid, dan diakhiri dengan buka bersama.

Partisipasi Kegiatan Kemasyarakatan

KAI turut berpartisipasi dalam kegiatan kemasyarakatan di sekitar wilayah usaha perusahaan seperti kegiatan bakti sosial, keagamaan, kesenian dan kegiatan lainnya.

Cares for Friends – Ramadhan 1435 H

As a form of social empathy, KAI held a Cares for Friends program by inviting orphans and underprivileged people for iftar every Ramadan.

In 2014 this event was held in collaboration with LAZ DPU Daarut Tauhid which was held on July 14, 2014 at the Auditorium of the Head Office of KAI. In the event attended by about 500 Orphans and underprivileged people from 25 institutions/orphanages in the city of Bandung, KAI disbursed donation amounting to Rp197,068,000 and gifts of stationery, school bags, and children's t-shirts that were symbolically give by the EVP of Personnel (EMC) Ben Purwadi. In this event the company also conducted various activities such as competitions for young preachers, Qur'an tahlif competition, coloring, tausyiah/religious lectures, entertainment nasyid, and ended with an iftar.

Participating in Community Activities

KAI also participated in social community activities in the surrounding business areas such activities participated were social, religious, artistic and other activities.

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

Corporate Social Responsibility

Mudik dan Balik Naik KA Gratis, Tahun 2014

Untuk membantu masyarakat Jawa Timur dalam merayakan Idhul Fitri tahun 2014 (1435 H), Pemerintah Provinsi Jawa Timur (PemProv Jatim) bekerja sama dengan PT Kereta Api Indonesia (KAI) Daerah Operasi (Daop) 8 Surabaya mengadakan mudik dan balik gratis dengan kereta api (KA). Kegiatan tersebut berlangsung pada tanggal 24-27 Juli 2014 untuk arus mudik dan 1-3 Agustus 2014 untuk arus balik, khusus untuk KA Sarangan relasi Surabaya Gubeng-Madiun PP arus mudik mulai tanggal 26-27 Juli 2014 dan arus balik mulai tanggal 2-3 Agustus 2014. Untuk mudik dan balik gratis kali ini menyediakan 16 perjalanan KA dengan tujuan berbagai kota di Jawa Timur.

Homecoming And A Free Return By Train Program 2014

To help the people of East Java in celebrating Idhul Fitri in 2014 (1435 H), The Government of East Java (East Java Provincial Government) in cooperation with PT Kereta Api Indonesia (KAI) Operation Area (Daop) 8 Surabaya held a homecoming and a free return by train (KA). The activity took place on July 24-27, 2014 for homecoming and August 1-3, 2014 to return, especially for KA Sarangan with destination of Surabaya Gubeng-Madison vv the homecoming schedule from 26-27 July 2014 and the return started August 2-3, 2014. For this program, the Company provided 16 free train trip with destination of various cities in East Java.



Kegiatan Mudik Gratis dengan KA
di Jawa Timur
Free "KA Mudik" activities in
East Java



Alen Jaenudin, S. Ag. Ponpes Anwarul Ulum Walhikmah

Persatuan Istri Karyawan dan Karyawati Kereta Api (PIKKA)

Ajak Anak Yatim dan Dhuafa Wisata Dengan Kereta Api
Dalam rangka memperingati HUT Kereta Api ke-69 yang jatuh pada 28 September 2014, para istri pekerja KAI yang tergabung dalam organisasi Persatuan Istri Karyawan & Karyawati Kereta Api (PIKKA) mengajak 38 anak yatim dan dhuafa yang terdaftar sebagai santri di Pondok Pesantren Anwarul Ulum Walhikmah, Baros, Cimahi, untuk berwisata naik kereta api Bandung-Jakarta pp. pada tanggal 18 September 2014.

Bakti sosial ini diselenggarakan sebagai bentuk kepedulian KAI kepada anak-anak yang kurang beruntung. Selain untuk menghibur para anak yatim dan dhuafa kegiatan jalan-jalan ini juga diselenggarakan untuk memperkenalkan mereka dengan moda transportasi massal kereta api. Setelah kegiatan ini, diharapkan mereka akan lebih mencintai kereta api. Rangkaian acara diawali dengan bersholawat bersama di ruang VIP Utara Stasiun Bandung sambil menunggu waktu keberangkatan KA Argo Parahyangan yang akan membawa para rombongan santri dan istri pekerja KA ke Jakarta pukul 08.45 WIB.

Selama perjalanan, para santri dihibur dengan beberapa games dan pembagian *goodie bag* yang diadakan di atas KA sambil menikmati indahnya pemandangan selama perjalanan menuju Jakarta. Mereka terlihat antusias ketika melewati Jembatan Cisomang yang memiliki ketinggian kurang lebih 100 meter dan Terowongan Sasakaat yang panjangnya mencapai 950 meter. Keduanya termasuk aset *heritage* kereta api.

"Saya mewakili para santri merasa sangat senang dan mengucapkan terima kasih kepada KAI karena sudah diberi kesempatan untuk menikmati wisata dengan kereta api," ujar Alen Jaenudin, S. Ag. selaku pimpinan Ponpes Anwarul Ulum Walhikmah yang turut serta mendampingi para santri dalam perjalanan tersebut.

The Association of Women Employees and the Wife's Employees of Railways (PIKKA) Invited Orphans and Underprivileged People to Travel By Train

In commemorating the 69th anniversary of PT KAI which falls on September 28, 2014, the wife of employees of PT KAI who are members of the association of women employees and the Wife's Employees (PIKKA) invited 38 orphans who were registered as students in Pondok Pesantren Anwarul Ulum Walhikmah, Baros, Cimahi, to travel by train to Bandung-Jakarta vv. on September 18th, 2014.

The social service is organized as a form of concern PT KAI to children who are less fortunate. In addition to entertain the orphans, during the activities they were also introduced to the rail mass transportation. With this activity, it was expected they would increase their passion to trains. The event begins with chanting religious songs in the VIP room of North Bandung station while waiting for the departure time Argo Parahyangan that would take the group of students and employees of KA wife to Jakarta at 8:45 am.

During the trip, the children were entertained by games and with goodie bags as they enjoyed the beautiful scenery along the way to Jakarta. The seemed enthusiastic when entering the Cisomang Bridge that height 100 meter, and Sasakaat Tunnel that stretched 950 meter. Both are part of the railway heritage.

"I, representing all santri, felt very happy and thanked PT KAI because it had given us the opportunity to enjoy a tour by train," said Alen Jaenudin, S. Ag. as leader of Ponpes Anwarul Ulum Walhikmah that accompanied the students on the trip.

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

Corporate Social Responsibility

PT KCJ dan PMI Galang Aksi Sosial Donor Darah

Aksi sosial donor darah yang digalang oleh PT KCJ dan Palang Merah Indonesia (PMI), selama dua hari Rabu dan Kamis tgl 1-2 Oktober 2014, yang diadakan di Kantor Pusat PT KCJ, Stasiun Juanda, ternyata mendapatkan animo yang tinggi. Tercatat, 234 orang berpartisipasi dalam aksi yang diadakan kurang dari tiga jam setiap harinya, yang dimulai pukul 09.00. Direktur Utama KAI Ignatius Jonan juga turut ikut dalam kegiatan ini, bahkan bukan saja berasal dari pekerja KAI dan PT KCJ, tetapi juga dari masyarakat umum yang penggunaan KRL.

Masyarakat umum yang menggunakan jasa KRL, Tyas Amalia. Wanita yang baru berusia 22 tahun, seorang pekerja swasta yang setiap hari kerja menggunakan KRL dari Stasiun Depok menuju Stasiun Cawang PP. Ia sengaja datang ke Stasiun Juanda untuk turut berdonor darah. Diakuinya, Tyas mengetahui kegiatan ini melalui akun twitter milik PT KCJ @commuterline."Saya tahuinya lewat twitter, dan datang kemari untuk turut donor darah, dan sudah enam kali melakukan donor darah.

Demikian juga dengan Sri Indra Tenriwatu, seorang mahasiswa yang kampusnya berada di daerah Jalan Sudirman, Jakarta. Ia bersama teman-temannya datang ke Stasiun Juanda, meskipun jaraknya jauh dari kampusnya. "Saya tahu diadakan donor darah di Stasiun Juanda lewat website PMI, dan ini saya baru pertama kali donor darah," ujar Sri yang menggunakan KRL setiap hari kuliahnya dari Stasiun Kalibata menuju Stasiun Sudirman.

PT KCJ and PMI Support the Blood Donation Program

The blood donation action raised by PT KCJ and the Indonesian Red Cross (PMI), for two days on Wednesday and Thursday of October 1-2, 2014, which was held at the Head Office of PT KCJ, Juanda Station, was getting high interest. It was recorded 234 people participated in the action held for less than three hours per day, which begins at 09.00 in the morning. President Director of KAI Ignatius Jonan also participated in these activities, which was participated not only come from the employees of KAI and PT KCJ, but also from the general public that the use KRL.

One of the general public who uses the services of KRL daily and follow the blood donor program was Tyas Amalia. The 22-year-old woman is a private employee uses KRL from Depok Station towards Cawang Station PP everyday. She came to the Juanda station to participate in the blood donor event. Admittedly, Tyas knew about this event through twitter account @commuterline belongs to PT KCJ. "I know this via twitter, and come here to take part in a blood donor, and I had it for six times."

So as Sri Indra Tenriwatu, a college student of a collage located in Jalan Sudirman area, Jakarta. She and her friends come to Juanda Station, although it distanced away from the campus. "I knew there is a blood donor event at Juanda Station from the PMI website, and this is my first time do the blood donors," said Sri who uses KRL Kalibata Station toward college of Sudirman Station every day.



Kegiatan donor darah KAI yang diikuti oleh pekerja dan masyarakat umum.

KAI blood donor activity attended by employee and public community

Partisipasi dalam Pawai Obor Malam 1 Muharram 1436 H

Pawai Obor pada malam 1 Muharram 1436 H merupakan acara untuk menyambut datangnya Tahun Baru Islam yang diadakan pada 24 Oktober 2014 di Kelurahan Babakan Ciamis Kec. Sumur Bandung Kota Bandung. Pawai obor yang diikuti oleh ratusan warga Kec. Sumur Bandung dan sekitarnya ini dilepas oleh Gubernur Jawa Barat Ahmad Heryawan. Pada acara ini CSR KAI turut berpartisipasi dengan memberikan bantuan dana.

Sumbangan Alat Musik untuk Gunung Jati Musik Keroncong Mitra Daop 4 Semarang

Dalam rangka HUT KA ke-69, KAI memberikan bantuan sumbangan alat musik untuk Grup Gunung Jati Musik Keroncong yang sering tampil menghibur penumpang di stasiun Daop 4 Semarang.

Bentuk partisipasi KAI pada berbagai kegiatan seperti:

- Partisipasi dalam Pekan Olahraga dan Seni Antar Warga Binaan Rumah Tahanan (PORSERUT) Rutan Kelas II A Yogyakarta.
- Partisipasi pada Peringatan 150 Tahun Jalur Kereta Api di Indonesia, yang dilaksanakan di Stasiun Semarang Tawang dan Stasiun Kedungjati dengan napak tilas jalur KA pertama.
- Bantuan Paving Block Pembangunan dan Perbaikan Fasilitas Korps Marinir Pasmar.
- Partisipasi Kegiatan Bakti Sosial Kaum Dhuafa kepada DPP LSM Korek.
- Partisipasi pada Airlangga Championship Tapak Suci National Open Cup 2014.
- Bantuan Sumbangan PABBSI menuju Road to Olympic 2016.

Participation in the Torch Parade At the Night of 1 Muharram 1436 H

The Torch Parade on the night of 1 Muharram 1436 is a ceremony to welcome the Islamic New Year which was held on October 24th, 2014 at Kelurahan Babakan Ciamis Kec. Sumur Bandung, Kota Bandung. The Torch Parade was participated by hundreds of people coming from Kec. Sumur and the surrounding areas and supported by Ahmad Heryawan, Governor of West Java. In this occasion, KAI also provided some donations.

Donations of Musical Instruments for Gunung Jati Music Keroncong as Partner of Daop 4 Semarang

In celebrating the 69th anniversary of KAI, the company donated some musical instruments to Gunung Jati Keroncong Music Group who often perform its performance at Daop 4 Semarang station.

KAI also participated in several activities such as:

- Participation in Sports and Arts Week Amongst the residents of the Detention House of Rutan Class II A Yogyakarta.
- Participation in Commemoration of 150 Years Railway in Indonesia, which was held in Semarang Tawang Station and Station Kedungjati the first railway track built.
- Donation of Paving Block to support the development and retrofit of Pasmar Marine Corps Facility
- Support the social activity for underprivileged people to DPP NGO Korek.
- Participation in the Airlangga National Open Championship Cup in 2014.
- Assist PABBSI towards the Road to Olympic 2016.

Transformasi Insan Kereta Api

Railway Man Transformation

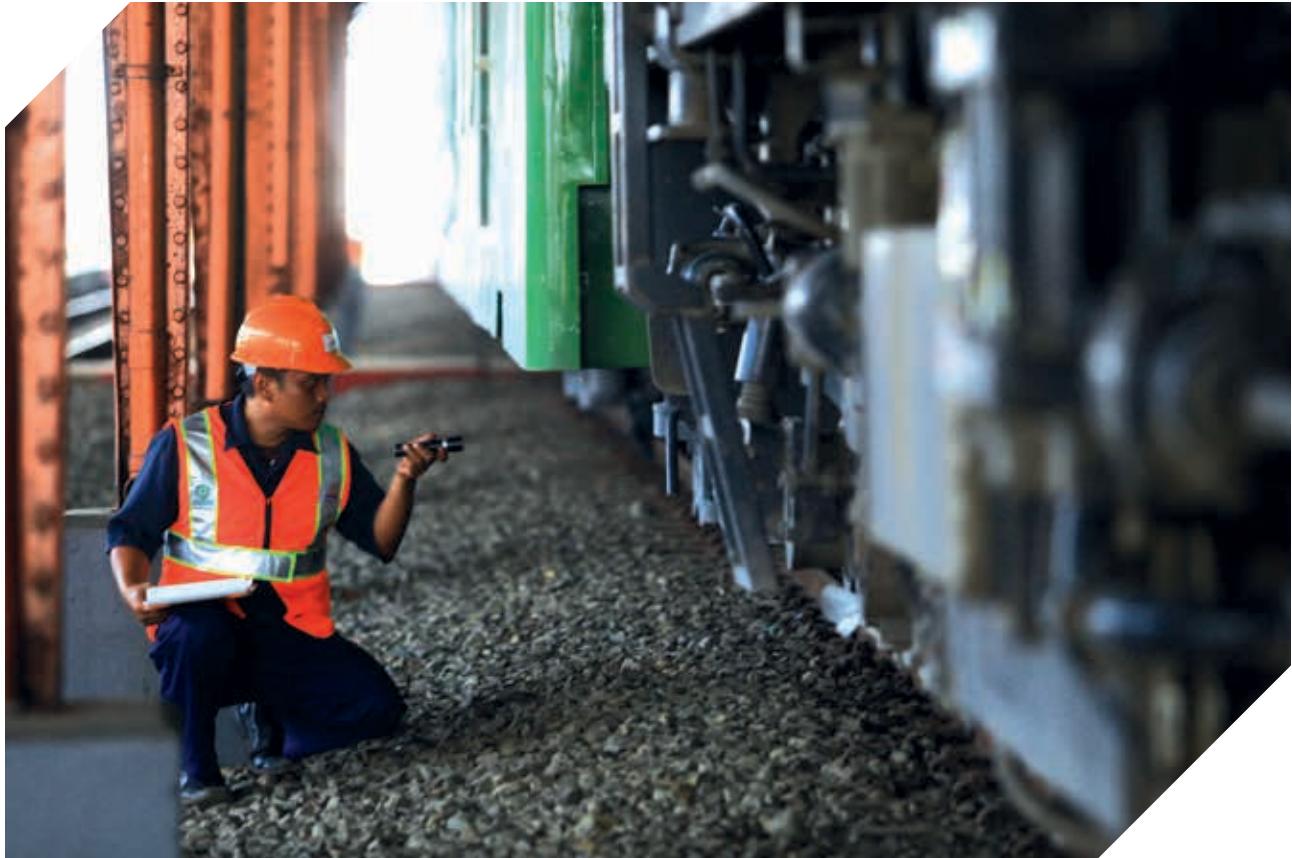
KAI mengelola lebih dari 25.000 orang pekerja di wilayah operasi yang sangat luas. Sebagaimana layanan kereta api yang bertransformasi menjadi fokus kepada pelanggan, transformasi juga harus dilaksanakan oleh insan KAI agar misi Perseroan dapat terlaksana

KAI manages more than 25,000 employees operating in a very broad area. As the train service transformed into a customer focus, the transformation should also be carried out by employees of KAI in order to accomplish Company's mission.



Transformasi Insan Kereta Api

*Railway Man
Transformation*



Transformasi Insan Kereta Api

KAI mengelola lebih dari 25.000 orang pekerja di wilayah operasi yang sangat luas. Sebagaimana layanan kereta api yang bertransformasi menjadi fokus kepada pelanggan, transformasi juga harus dilaksanakan oleh insan KAI agar misi Perseroan dapat terlaksana.

Railway Man Transformation

KAI manages more than 25,000 employees operating in a very broad area. As the train service transformed into a customer focus, the transformation should also be carried out by employees of KAI in order to accomplish Company's mission.

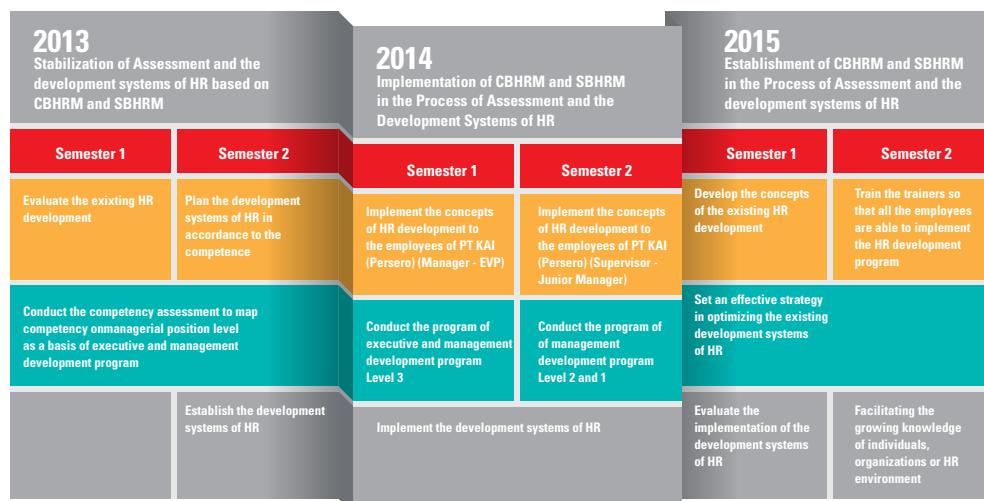
Strategi untuk pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) adalah pengembangan pekerja berbasiskan kompetensi, dengan CBHRM (*Competency-based Human Resources Management*) dan SBHRM (*Strength-based Human Resources Management*). Dalam kerangka ini, Perseroan telah menetapkan peta jalan pengembangan SDM 2013 – 2015 yang disusun berdasarkan kebutuhan dan proyeksi pengembangan KAI di masa mendatang.

[G4-DMA]

The strategy to develop Human Resources (HR) is through a competency-based employee development, with CBHRM (Competency-based Human Resources Management) and SBHRM (Strength-based Human Resources Management). Within this framework, the Company has set a road map of human resource development 2013 - 2015 which is based on the needs and projected future development of KAI.

[G4-DMA]

HUMAN RESOURCES DEVELOPMENT ROADMAP



Profil SDM KAI

Untuk meningkatkan daya saing KAI dan menghadapi tantangan keberlanjutan di masa mendatang, Perseroan melakukan upaya-upaya untuk meningkatkan SDM baik dari segi jumlah, komposisi maupun kualitas dan produktivitas pekerja.

KAI Human Resources Profile

To improve the competitiveness of KAI and to face the future sustainability challenges, the Company has made several efforts to improve its human resources in terms of quantity, composition and quality as well as productivity of employees.

Transformasi Insan Kereta Api

Railway Man Transformation

Sampai dengan 31 Desember 2014, jumlah pekerja Perseroan mencapai 25.566 orang, lebih rendah 5,1% dibandingkan tahun 2013 yang berjumlah 26.938 orang. Dari jumlah itu 97,5% merupakan pekerja tetap (organik) dan sisanya berstatus Pekerja Kontrak Magang (PKM).

Komposisi terbanyak berdasarkan jabatan adalah jenjang pelaksana sebanyak 19.041 orang, turun dari tahun sebelumnya sebesar 20.100 orang sedangkan jumlah Assistant Manager, Junior Manager dan Manager meningkat dari 1.860 menjadi 2.230 orang. Kedua perubahan ini merupakan hasil restrukturisasi pekerja KAI yang berhasil dicapai dalam rangka meningkatkan kualitas pekerja.

Selain peningkatan kualitas dalam jenjang, perbaikan juga dicapai pada tingkat pendidikan pekerja Perseroan. Pada 31 Desember 2014, jumlah pekerja dengan tingkat pendidikan setara SD dan SLTP mencapai 3.616 orang, turun 29,7% dari tahun sebelumnya, sebagian besar karena sudah tercapainya masa bakti para pekerja yang bersangkutan.

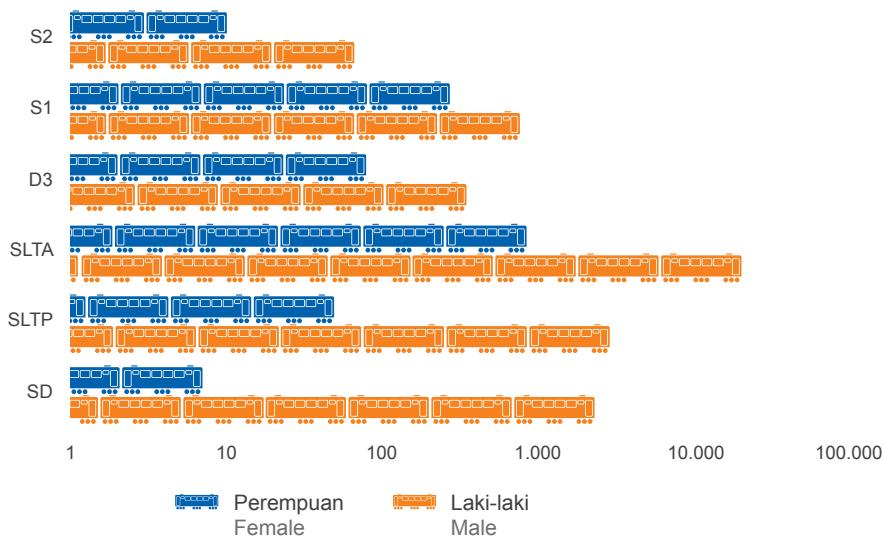
Until December 31, 2014, the Company's employees reached 25,566 people, 5.1% lower than in 2013 which were 26,938 people. Of that number 97.5% were permanent employees (organic) and the remaining are Internship Contracts (PKM) employees.

Employees compositions based position are from the level of officers with the number of 19,041 people, decreasing from the previous year at 20,100 people while the number of Assistant Manager, Junior Manager and the Manager has increased from 1,860 into 2,230 people. Both changes were part of the achievement of the employee restructuring scheme which aim to improve the quality of employees of KAI.

In addition to the increase in the levels of quality, improvement was also achieved at the level of education of employees. On December 31st, 2014, the number of employees with the education levels of primary and junior high school reached 3,616 people, decreasing 29.7% from previous year, mostly because employees had reached their end of service period.

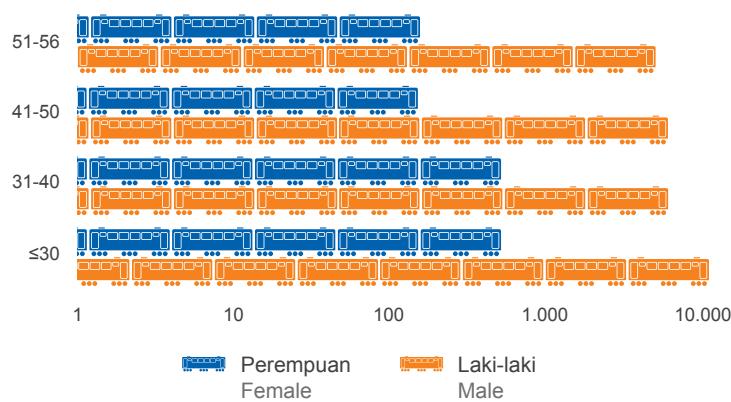
Pekerja KAI berdasarkan Tingkat Pendidikan - 2014

Employee of KAI based on Level of Education - 2014



Pekerja KAI berdasarkan Usia - 2014

Employee of KAI based on Age - 2014



Pada 31 Desember 2014, sekitar 14% pekerja akan memasuki Masa Persiapan Pensiun (MPP) dalam 5 tahun mendatang. Dalam menghadapi ini, Perseroan telah memiliki strategi untuk memastikan tidak terjadinya kesenjangan kompetensi untuk menjamin keberlanjutan usaha. Upaya ini meliputi rekrutmen yang telah dilakukan sepanjang 2010-2011 untuk tenaga kerja *fresh graduate* dan profesional, serta diimbangi dengan program pendidikan dan pelatihan.

On December 31, 2014, approximately 14% of employees enter the Retirement Preparation Period (MPP) in the next 5 years. In respond to this, the Company has a strategy to ensure that there will not be any gaps of competence to ensure business continuity. These efforts include the recruitment process that has been done throughout 2010-2011 for fresh graduate and professional employee, as well as balanced that with developing some education and training programs.

Transformasi Insan Kereta Api

Railway Man Transformation

Sistem Informasi SDM

Untuk mendukung pelaksanaan transformasi pekerja, sejak tahun 1997 KAI telah memanfaatkan teknologi informasi yang semakin canggih dari waktu dan waktu. Dengan teknologi informasi akan didapatkan data pekerja yang valid, objektif dan termutakhir, sehingga keputusan manajemen yang menyangkut tenaga kerja akan lebih cepat.

Berikut ini adalah pengembangan implementasi sistem informasi pendukungan SDM di KAI:

1997 – Sistem Informasi Personalia (SIMPERS)
2000 – Sistem Informasi Pekerja Kereta Api (SIPEKA)
2009 – *Human Resource Management Information System* – Concura
2011 – *System Application and Product in Data Processing* (SAP)

Meningkatkan Kompetensi Railway Man

Rekrutmen

Pengembangan kompetensi SDM dimulai dari saat rekrutmen pekerja untuk mendapatkan calon pekerja yang sesuai dengan profil yang diperlukan KAI. Untuk mengikuti perkembangan kebutuhan yang cepat, Perseroan melakukan program rekrutmen melalui rekrutmen *fresh graduate*. Perseroan menetapkan standar penerimaan yang tinggi untuk merekrut lulusan baru, yaitu berdasarkan nilai kelulusan dan penerimaan melalui program khusus.

Selain itu, KAI juga merekrut pekerja melalui *pro hire*, misalnya untuk posisi *marketing campaign* dan audit. Kombinasi *fresh graduate* dan *pro hire* serta pekerja eksisting diharapkan akan menciptakan percepatan pembentukan budaya yang fokus kepada pelanggan.

HR Information System

To support the employee transformation, since 1997, KAI has utilized the increasingly sophisticated information technology from time and time. With the information technology, a valid, objective and the latest employees data can be retrieved, so that decisions concerning the management of the workforce will be faster

The following are the implementation of information systems supporting the development of human resources in KAI:

1997 – Personnel Information System (SIMPERS)
2000 – Information System of Employee of KAI (SIPEKA)
2009 – Human Resource Management Information System – Concura
2011 – System Application and Product in Data Processing (SAP)

Increasing the Competence of Railway Man

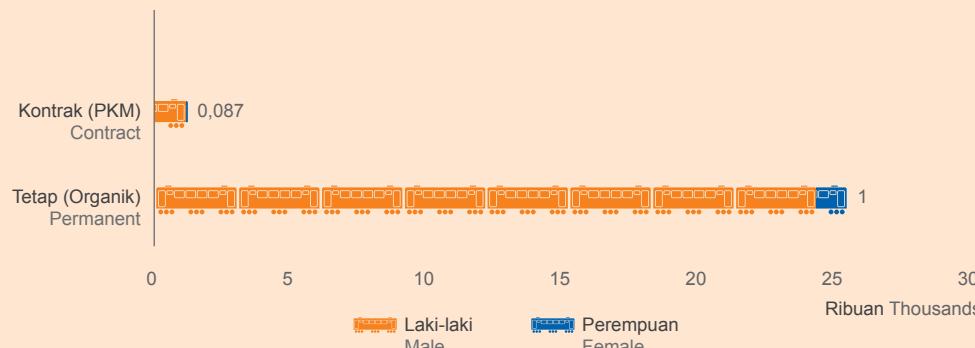
Recruitment

HR competency development begins from the recruitment process for potential employees who fit KAI's required profile. To keep-up with the fast changing needs, the Company conducted the recruitment program through the recruitment of fresh graduates. Company sets high standards for the new graduate recruits, which are based on the passing grade value and acceptance through a special program.

Furthermore, KAI also recruits its employee through pro-hire process, such as for position of marketing campaign and audit. Combinations of fresh graduates and pro hire as well as existing employees are expected to create acceleration of the establishment of a culture that focuses on the customer.

Pekerja KAI berdasarkan Status Pekerja - 2014

KAI Employee based on Employment Status – 2014



Jumlah tenaga kerja baru [G4-LA1]

Number of New Employee [G4-LA1]

| No | Deskripsi Description | 2014 | | | 2013 | | |
|--------------|--------------------------|-------------------|---------------------|-----------------|-------------------|---------------------|-----------------|
| | | Laki-Laki Male | Perempuan Female | Jumlah Total | Laki-Laki Male | Perempuan Female | Jumlah Total |
| 1 | <30 tahun year | 850 | 51 | 901 | 1.202 | 94 | 1.296 |
| 2 | 30-50 tahun year | 39 | 18 | 57 | 45 | 11 | 56 |
| 3 | >50 tahun year | 1 | - | 1 | - | - | - |
| Jumlah Total | | 890 | 69 | 959 | 1.247 | 105 | 1.352 |

Turnover [G4-LA1]

Turnover [G4-LA1]

| No | Deskripsi Description | 2014 | | | 2013 | | |
|-------------------|--------------------------|-------------------|---------------------|-----------------|-------------------|---------------------|-----------------|
| | | Laki-Laki Male | Perempuan Female | Jumlah Total | Laki-Laki Male | Perempuan Female | Jumlah Total |
| 1 | <30 tahun year | 0,96% | 3,41% | 1,07% | 0,34% | 1,06% | 0,37% |
| 2 | 30-50 tahun year | 1,66% | 4,72% | 1,83% | 1,61% | 4,80% | 1,78% |
| 3 | >50 tahun year | 22,67% | 20,26% | 22,59% | 32,71% | 35,96% | 32,81% |
| Rata-rata Average | | 5,23% | 6,10% | 5,27% | 5,50% | 6,28% | 5,54% |

Transformasi Insan Kereta Api

Railway Man Transformation

Pendidikan dan Pelatihan

Untuk memenuhi kompetensi jabatan, KAI telah memiliki model pengembangan SDM Perseroan. Untuk tujuan ini Perusahaan memberikan kesempatan bagi pekerja yang berminat dan memenuhi persyaratan untuk mengikuti program pendidikan, pelatihan, penelitian dan pengembangan teknik perkeretaapian. [G4-DMA]

KAI memiliki beberapa pusat pelatihan yang dikelola sendiri oleh Perseroan. Pelatihan yang diterapkan di pusat pelatihan tidak hanya berupa pelatihan yang sifatnya klasikal tetapi telah menerapkan sistem *E-learning* yang memudahkan para pekerja untuk belajar dimana pun dan kapan pun. Pusat-pusat pelatihan KAI terdiri dari:

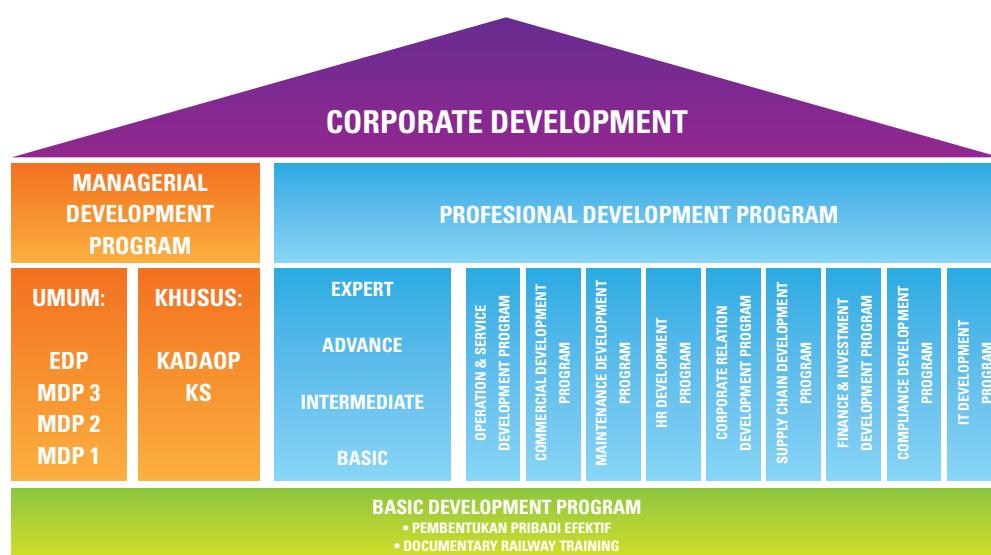
- Pusat Pendidikan Pelatihan Ir. H. Djuanda (Pusdiklat Ir. H. Djuanda);
- Balai Pelatihan Manajerial (BPM);
- Balai Pelatihan Sinyal Telekomunikasi dan Listrik (BPSTL);
- Balai Pelatihan Operasi dan Pemasaran Agus Suroto (BPOPSAR Agus Suroto);
- Balai Pelatihan Teknik Perkeretaapian Sofyan Hadi (BPTP Sofyan Hadi);
- Balai Pelatihan Teknik Traksi Darman Prasetyo (BPTT Darman Prasetyo).

Education and Training

To meet job competency, KAI has had a model of human resource development of the Company. For this purpose the Company provides an opportunity for employees who are interested and meet the requirements to join the program of education, training, research and development of railway engineering.[G4-DMA]

KAI has several training centers managed by the Company. Trainings applied in the training center not only in the form of conventional training but it has implemented the E-learning system that allows employees to learn wherever and whenever. KAI training centers consists of:

- Ir.H. Djuanda Training Education Center (Pusdiklat Ir. H. Djuanda)
- Managerial Training Institute (BPM)
- Telecommunications and Electrical Signals Training Center (BPSTL)
- Agus Suroto Operations and Marketing Training Center (BPOPSAR Agus Suroto);
- Sofyan Hadi Railway Technical Training Institute (BPTP Sofyan Hadi)
- Darman Prasetyo Traction Engineering Training Center (BPTT Darman Prasetyo).



Basic Development Program adalah program untuk membentuk kompetensi dasar bagi pekerja baru. Program ini terdiri dari:

- Pembentukan Pribadi Efektif, untuk membentuk sikap, mental kerja, kedisiplinan dan siap melayani bagi pekerja baru;
- Dasar Perkeretaapian (*elementary railway training*), untuk memberikan pembekalan dan pemahaman pengetahuan dasar perkeretaapian kepada pekerja baru.

Managerial Development Program adalah program untuk membentuk dan meningkatkan kompetensi pekerja dalam jabatan struktural untuk menjalankan fungsinya. Program ini terdiri dari:

- *Managerial Development Program* Level 1 untuk pekerja tingkat jabatan *Officer, Junior Supervisor, Supervisor* dan *Senior Supervisor*;
- *Managerial Development Program* Level 2 untuk pekerja tingkat jabatan *Assistant Manager* dan *Junior Manager*;
- *Managerial Development Program* Level 3 untuk pekerja tingkat jabatan manager dan senior manager;
- *Executive Development Program* untuk pekerja tingkat jabatan *General Manager, Vice President* dan *Executive Vice President*.

Managerial Development Program Khusus adalah program untuk membentuk dan meningkatkan kompetensi pekerja dalam menjalankan fungsinya sebagai kepala daerah dan/atau kepala stasiun. Program ini terdiri dari:

- Kepala Stasiun Level 1 bagi kepala stasiun kelas 2 dan 3;
- Kepala Stasiun Level 2 bagi kepala stasiun kelas besar A,B,C dan kelas 1;
- Kepala Daerah bagi kepala daerah dan wakil kepala daerah.

Basic Development Program is a program to establish a basic competency for new workers. The program consists of:

- Effective Personal Development: to form attitudes, mental work, discipline and ready to serve for new employees;
- Elementary railway training, to provide knowledge and understanding of basic knowledge of railways to new employees.

Managerial Development Program is a program to establish and improve the competence of employees in a structural position to carry out its functions. The program consists of:

- Managerial Development Program Level 1 for employees at the level of Officer, Junior Supervisor, Senior Supervisor and Supervisor;
- Managerial Development Program Level 2 for employees at the level of Assistant Manager level workers and Junior Manager;
- Managerial Development Program Level 3 for employees at the level of Manager and Senior Manager
- Executive Development Program for employees at the level of General Manager, Vice President and Executive Vice President

Managerial Development Specific Program is a program to develop and increase employees' capacity in performing their function as Head of Operation Area and/or Head of Station. This program consists of:

- Level 1 for Head of Station of 2nd and 3rd class stations;
- Head of Station Level 2 for Head of Station of A,B,C class stations and 1st class stations
- Regional Head for head and deputy head of the region.

Transformasi Insan Kereta Api

Railway Man Transformation

Profesional Development Program adalah program untuk membentuk dan meningkatkan pengetahuan, keahlian, keterampilan dan sikap pekerja sesuai dengan kompetensi teknis yang dipersyaratkan dalam kelompok pekerjaannya.

Rekapitulasi Peserta Pelatihan di Training Center KAI [G4-LA10]

Personal Development Program is a program to develop and to improve the knowledge, expertise, skills and attitudes of employees in accordance with the technical competence required in group work.

Recapitulation of Training Participants of KAI Training Center [G4-LA10]

| No | Unit | 2014 | | 2013 | |
|--------------|--|--|------------------------------------|--|------------------------------------|
| | | Jumlah Pelatihan Number of Training | Jumlah Siswa Number of Students | Jumlah Pelatihan Number of Training | Jumlah Siswa Number of Students |
| 1 | BP Managerial | 37 | 770 | 24 | 468 |
| 2 | BP Sintel BP Signal and Telecommunication | 43 | 765 | 11 | 793 |
| 3 | BP Operasi & Pemasaran BP Operation & Marketing | 32 | 739 | 9 | 264 |
| 4 | BP Teknik Perkeretaapian BP Train Engineering | 90 | 2.032 | 8 | 444 |
| 5 | BP Teknik Traksi BP Traction Engineering | 81 | 2.040 | 7 | 927 |
| Total | | 283 | 6.346 | 59 | 2.896 |

Rekapitulasi Pelatihan KAI 5 tahun terakhir | KAI Training 5-years Recapitulation



Pelatihan Luar Negeri

KAI memberikan kesempatan kepada para pekerjaanya belajar di luar negeri untuk melihat, merasakan, menambah wawasan dan kemampuannya tentang bagaimana pengelolaan manajemen di bidang industri perkeretaapian. KAI bekerja sama dengan pihak luar, diantaranya:

East Japan Railway Company (JR East)

KAI dapat mengembangkan kemampuan atau pengetahuan Teknik para pekerjaanya mengenai: *Transport Planning and Traffic Control; Rolling Stock Maintenance; Track Maintenance; Signaling and Telecommunications.* Pada tahun 2014 KAI mengirimkan 2 Pekerja untuk mengikuti program JR East *Fellowship* selama ±3 bulan. KAI sampai dengan tahun 2014 ini telah mengirimkan sebanyak 55 Pekerja untuk mengikuti program JR East.

SNCF International

Pekerja KAI mendapatkan pelatihan *hospitality* yaitu mengenai teknik dan pengorganisasian dari layanan SNCF International di Prancis. Dengan demikian, dapat meningkatkan pelayanan perkeretaapian di Indonesia. Pada tahun 2014 KAI telah mengirimkan 100 pekerja. KAI sampai dengan tahun 2014 ini telah mengirimkan sebanyak 306 Pekerja untuk mengikuti program pelatihan *hospitality* SNCF Prancis. Berikut ini adalah rekapitulasi peserta pelatihan *hospitality* SNCF Prancis:

Benchmarking

Filosofi dari program ini adalah “*Seeing is believing*” bahwa dengan melihat dan merasakan proses pelayanan yang dilakukan oleh perkeretaapian di luar negeri, diyakini hal tersebut akan menjadi suatu hal yang dapat mendorong munculnya perilaku pelayanan yang berbeda jika dibandingkan dengan teori. Dampak program ini adalah semakin meningkatnya inovasi pelayanan dan kepedulian pekerja KAI. Pada tahun 2014 KAI telah mengirimkan 980 pekerja. KAI sampai dengan tahun 2014 ini telah mengirimkan sebanyak 2.008 pekerja untuk mengikuti *benchmarking* ke China.

Training Abroad

KAI provides the opportunity for workers to study abroad to see, feel, gain knowledge and capacity on the management of the railway industry. KAI cooperates with other parties, including:

East Japan Railway Company (JR East)

KAI can develop the technical skills or knowledge of its employees regarding: Transport Planning and Traffic Control; Rolling Stock Maintenance; Track Maintenance; Signaling and Telecommunications. In 2014 KAI sent 2 employees for JR East Fellowship program for ±3 months. KAI until 2014 has sent 55 employees to join the JR East program.

SNCF International

KAI workers receive hospitality training that is on the technique and organization of SNCF International services in France. Thus, it can improve railway services in Indonesia. In 2014 KAI has sent 100 employees. KAI until 2014 has sent 306 employees to join the SNCF French hospitality training program.

Benchmarking

The philosophy of this program is “*Seeing is believing*” that the look and feel of the service process carried out by the railways abroad, believed it would be a matter that could encourage the emergence of the behavior of the different services when compared with the theory. The impact of this program is the increasing innovation of service and awareness of employees of KAI. In 2014 KAI has sent 980 employees. KAI until 2014 has sent 2,008 employees to participate in benchmarking program to China.

Transformasi Insan Kereta Api

Railway Man Transformation

Pengelolaan Talenta

Pendidikan dan pelatihan sejak jenjang pertama juga merupakan perangkat untuk melakukan seleksi talenta. Orang-orang terbaik akan masuk ke dalam *talent pool* untuk pengembangan kompetensi lebih lanjut, mereka di masa mendatang akan mengisi posisi-posisi strategis yang dibutuhkan oleh Perseroan sehingga sukses kepemimpinan dapat berjalan mulus.

Para talenta yang terpilih akan mendapatkan program penugasan dengan sistem 70-20-10. Komposisi 70% adalah mutasi pekerja ke berbagai posisi untuk melihat kemampuan teknis dan manajerial individu. Sedangkan 20% adalah proses pengarahan dan *mentoring* dari atasan dan 10% adalah kesempatan mengikuti pendidikan dan pelatihan. Mutasi diterapkan mulai dari level pelaksana hingga Direksi untuk mengetahui tempat yang tepat bagi pekerja bersangkutan untuk menunjukkan kinerja terbaiknya.

Keberagaman dan Kesempatan yang Setara

Keberagaman

KAI menjunjung tinggi nilai-nilai keberagaman dan memberikan kesempatan yang sama bagi setiap insan KAI untuk memperoleh haknya dan menuanakan kewajibannya. Kami berupaya untuk menjadi perusahaan yang inklusif. Perseroan telah memiliki *career path* (jenjang karir) yang jelas dan sistematis, yang dapat dicapai oleh siapapun di dalam organisasi.

Kesetaraan *gender* telah diterapkan secara konsisten. Tidak ada pembedaan kesempatan, hak, dan kewajiban dalam konteks *gender*. Sampai saat ini telah ada tiga orang perempuan yang menempati posisi jabatan tinggi sebagai Executive Vice President (EVP). Ada pula insan perempuan PT KAI yang menjabat sebagai Kepala Daerah Operasi (Kadaop), ada pula Kepala Stasiun perempuan.

Talent Management

The education and training program are implemented since the very beginning and functioned as process to select talents. The best people will join the talent pool for further development of their competence, in the future they will fill strategic positions required by the Company so that the leadership succession can run smoothly.

The selected talents will receive an assignment program with 70-20-10 system. The 70% of the composition are moving staff to different positions to see the technical and managerial skills of individuals. While 20% is the guiding and mentoring process from superiors and 10% is the opportunity to follow education and training. Mutations applied ranging from Officers to Board of Directors to determine the right place for the employees in giving their best performance.

Diversity and Equal Opportunity

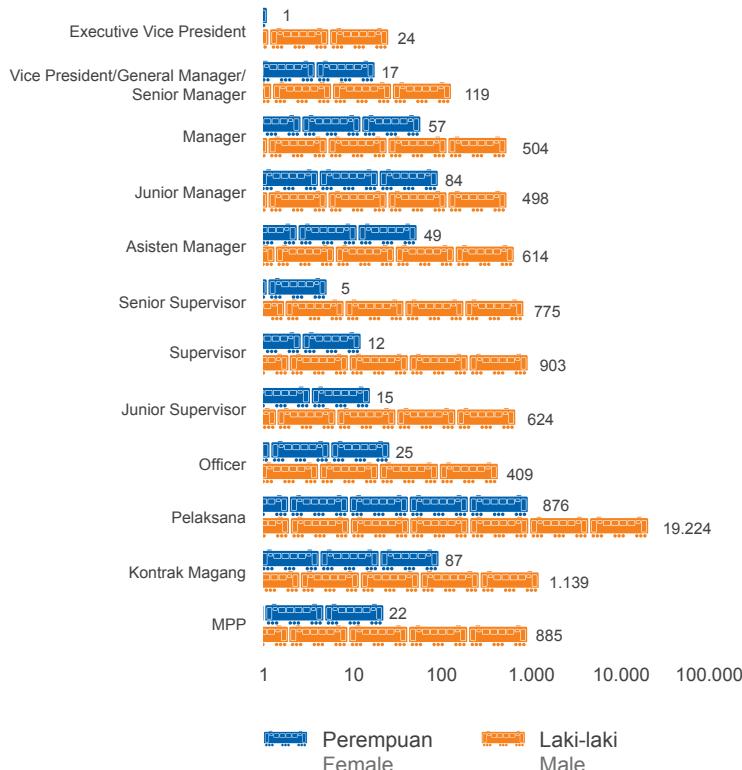
Diversity

KAI upholds the value of diversity and provides equal opportunity for employees of KAI to obtain their rights and fulfill their obligations. We strive to be an inclusive company. The Company has had a career path (career) a clear and systematic, which can be achieved by anyone in the organization.

Gender equality has been consistently applied. No distinction of opportunities, rights and obligations in the context of gender. Until now there have been three women who occupy high positions as Executive Vice President (EVP). There are also female employee of KAI, who served as the Regional Head of Operations (Kadaop), and also a female Chief of Station.

Pekerja KAI berdasarkan Tingkat Pendidikan - 2014

Employee of KAI based on Level of Education - 2014



Kesempatan yang Setara

KAI menetapkan kebijakan untuk melaksanakan penilaian kinerja setiap tahun sebagai evaluasi atas kinerja individu pekerja. Pekerja semata-mata dinilai berdasarkan kinerjanya dengan cara yang seobjektif mungkin dan memperhatikan prinsip-prinsip keadilan. Kriteria penilaian pekerja meliputi pencapaian KPI individu yang merupakan turunan dari KPI Perseroan, yang besarnya ditetapkan bersama-sama secara berjenjang di awal tahun.

Untuk melaksanakan penilaian kinerja, KAI menggunakan aplikasi dari sistem informasi SDM yang disebut Sistem Manajemen Kinerja (SIMAK). SIMAK mengukur dua hal, yaitu; pencapaian target yang menjadi tanggung jawab sesuai dengan KPI, dan kompetensi. Untuk mengurangi subyektivitas, penilaian kompetensi dilakukan dengan menggunakan metode *multi rater*, dimana setiap pekerja akan dinilai oleh atasan langsung dan rekan sekerja.

Equal Opportunity

KAI established a policy to conduct assessment of employees' performance evaluation annually. Employees receive objective and fair judgments solely based on their performance. Employee assessment criteria include the achievement of individual KPI which is derived from Company's KPI that is determined together in the beginning of the year.

To assess the employees' performance, KAI uses the application of human resource information system called the Performance Management System (SIMAK). SIMAK measure two things, the achievement of targets related with the KPI as well as competence. To reduce subjectivity, competency assessment is conducted by using multi rater on which every employee will be assessed by the immediate supervisor and co-workers.

Transformasi Insan Kereta Api

Railway Man Transformation

| Jenjang Jabatan Position | Jumlah Pekerja yang Mendapatkan Penilaian Kerja Number of Employee Received Performance Evaluation | Jumlah Pekerja Number of Employee | Percentase Tercakup Percentage [G4-11] |
|-----------------------------|---|--------------------------------------|---|
| EVP | 13 | 25 | 52% |
| VP/GM/SM | 72 | 136 | 53% |
| MANAGER | 487 | 561 | 87% |
| JM | 511 | 582 | 88% |
| ASMEN | 897 | 663 | 135% |
| SRSPV | 607 | 780 | 78% |
| SPV | 742 | 915 | 81% |
| JR SPV | 619 | 639 | 97% |
| OFFICER | 427 | 434 | 98% |
| PELAKSANA | 17.059 | 19.935 | 86% |
| TOTAL | 21.434 | 24.670 | 87% |

Hubungan Industrial

KAI menghormati hak pekerja untuk berserikat dan berkumpul yang sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku dan nilai saling menghormati hak dan kewajiban pekerja yang telah disepakati yang dituangkan dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB) dan Peraturan Perusahaan.

Pekerja Perseroan telah membentuk serikat pekerja yang dinamakan Serikat Pekerja Kereta Api (SPKA) pada tanggal 14 September 1999 melalui Musyawarah Nasional (Munas) pertama di Bandung. Keanggotaan SPKA menganut stelsel aktif, demokratis, bebas dan bertanggung jawab.

Hingga 31 Desember 2014 pekerja KAI yang menjadi anggota SPKA sebanyak 15.357 orang atau 60,07% dari seluruh pekerja KAI yang berjumlah 25.566 orang.

Manfaat Kesejahteraan

Gaji dan Tunjangan

Salah satu tujuan dari pengelolaan sumber daya manusia di KAI adalah menjadi perusahaan yang menarik bagi *talenta* berkualitas tinggi sekaligus menjaga retensi SDM yang berkinerja tinggi. Dalam konteks ini, gaji dan tunjangan menjadi faktor utama yang perlu dikelola.

Industrial Relation

KAI respects the right of its employees to establish and join an association in accordance with applicable laws and regulations and respect the value of the rights and obligations of employees who have agreed as outlined in the Collective Labor Agreement (CLA) and the Regulations of the Company.

The employees of the company have formed a union called the Union of Railways Employees (SPKA) on September 14, 1999 through its First National Conference in Bandung. The membership of SPKA is based on active membership, democratic, uphold freedom and responsibility.

Until December 31, 2014, employees of KAI who become the member of SPKA are 15,357 persons or 60.07% of 25,566 total KAI employees.

Welfare Benefits

Salary and Allowances

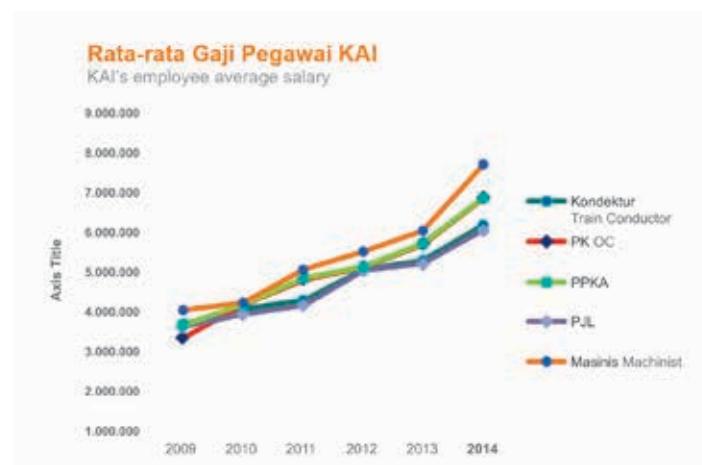
One of the goals of human resource management in KAI is becoming an attractive company for high-quality talent while maintaining a high-performing HR retention. In this context, the salaries and allowances are the major factor that needs to be managed.

Kebijakan KAI adalah memberikan gaji dan tunjangan berdasarkan empat aspek, yaitu manusia, posisi, kinerja, dan bantuan perusahaan. KAI tidak membedakan besaran pendapatan berdasarkan perbedaan *gender*, suku, agama ataupun pembedaan apapun. Aspek-aspek ini dirancang untuk memberikan kepastian dan rasa aman dan keadilan seluruh insan KAI bahwa sistem renumerasi terselenggara dengan baik.

Selain aspek penilaian, besaran numerasi pekerja juga mengalami peningkatan. Sebagai contoh, penghasilan *take home pay* seorang masinis yang pada tahun 2009 sebesar Rp4 juta meningkat menjadi Rp7 juta pada tahun 2014.

KAI policy is to provide salary and allowance based on four aspects, namely human, position, performance, and company's assistance. KAI does not distinguish the amount of salary based on gender, ethnicity, religion or discrimination of any kind. These aspects are designed to provide certainty and a sense of security and justice throughout the employee of KAI and that the remuneration system is well presented.

Besides assessment aspects, the remuneration of employees also increased. For example, earnings *take home pay* a machinist who in 2009 amounted to Rp4 million increase to Rp7 million in 2014.



| Aspek Komponen Gaji dan Tunjangan | Salary and Allowances Components Aspects |
|---|---|
| Manusia | People |
| <ul style="list-style-type: none"> Gaji Pokok + Tunjangan Istri + Tunjangan Anak Tunjangan Pangan + Tunjangan Perumahan Tunjangan hari Raya + Tunjangan Cuti + Tunjangan Rekreasi + Tunjangan Pendidikan Anak Sekolah Tunjangan Pajak + Tunjangan Premi Pensiu + Tunjangan BPJS + Tunjangan IB IT Gaji ke 13 | <ul style="list-style-type: none"> Basic Salary + Allowance + Benefits Children's Wife Food Allowance + Benefits Housing Allowances feast + On-Leave Allowance + Recreational Benefits + School Children Education Allowance Tax Benefit Premium + Benefits Retirement Allowance + Benefits +BPJS allowance + IB IT Allowance The 13th Salary |
| Posisi | Position |
| <ul style="list-style-type: none"> Tunjangan Transportasi + Tunjangan Komunikasi + Tunjangan Kinerja + Tunjangan Jabatan Struktural TunjanganFunsional + Tunjangan Khusus Struktural TTT + Tunjangan Risiko Pekerja TTT + Tunjangan Kebugaran Polsuska + Tunjangan Penampilan Biaya Perjalanan Dinas | <ul style="list-style-type: none"> Transportation Allowance + Communications Allowance + Performance Allowance + Structural Position Allowance Functional Allowance + Allowance + Special TTT Structural Benefits + Employee TTT Risk Allowance + Fitness Allowance for Polsuska Appearance Allowance Official Travel Costs |
| Kinerja | Performance |
| <ul style="list-style-type: none"> EMI + Emulemen Tambahan penghasilan triwulan IKKO/Bonus | <ul style="list-style-type: none"> EMI + Emulemen Additional quarterly bonus IKKO/Bonus |
| Bantuan Perusahaan | Company's Assistance |
| <ul style="list-style-type: none"> Bantuan bencana + Bantuan uang duka wafat + Bantuan uang muka perumahan | <ul style="list-style-type: none"> Disaster relief + donation of grieve money + down-payment loan for housing |

Transformasi Insan Kereta Api

Railway Man Transformation

Program Pensiun

Untuk mempersiapkan kesejahteraan pekerja pasca kerja, KAI mengembangkan program pensiun yang komprehensif. Usia pensiun di perusahaan adalah 56 tahun. Selama satu tahun terakhir sebelum usia pensiun, pekerja dibebaskan dari tugas namun tetap memperoleh gaji. Tujuannya adalah memberikan keleluasaan waktu bagi pekerja tersebut untuk mempersiapkan diri menghadapi masa pasca kerja. Bila perusahaan memerlukannya, pekerja yang bebas tugas tersebut dapat dikaryakan lagi oleh perusahaan. Dalam hal ini mereka akan memperoleh berbagai tunjangan yang sesuai dengan haknya.

Salah satu aspek yang perlu dikelola secara sungguh-sungguh berkaitan dengan program pensiun adalah status pekerja. Selama ini perusahaan telah mengalami pergantian bentuk dan status, karenanya Perseroan mewarisi pekerja yang memiliki status yang berbeda beda pula. Skema pensiun dari setiap status pekerja berbeda beda. Tabel di bawah ini menjelaskan secara ringkat status pekerja KAI. [G4-LA10]

Pension Program

KAI has developed a comprehensive pension program to prepare for the post-service welfare of employees. Retirement age at the Company is 56 years old. During the last year prior to retirement age, the respective employee is freed from his/her duties, while still receive regular salaries. In this way, employees will have enough time in which to prepare themselves for retirement. Should the Company need it, the freed-from-duty employee can be recalled into active service by the Company. In this case, the employee will receive a variety of allowances that he/she is entitled to.

The employment status of employees is an aspect that needs to be carefully managed with regard to the pension program. Throughout the years, the Company has undergone a number of changes in form and status, resulting in employees of different employment status. Each employment status has different pension scheme. The following table describes a summary of KAI employment status. [G4-LA10]

| Status Pekerja Employee status | Jumlah Number of Employee | Skema Program Pensiun di KAI Pension Program Scheme of KAI |
|---|---------------------------------|--|
| Pekerja Aktif eks Pekerja Negeri Sipil Departemen Perhubungan Active employees of the former Civil Service of Department of Transportation | 3.831 | <ul style="list-style-type: none"> • Pay as you go • Manfaat pasti Compulsory Benefits • Otomatis mengikuti pensiun pokok PNS Automatically registered to follow the basic pension program of the civil servants |
| Pekerja Aktif eks Pekerja Negeri Sipil Departemen Kesehatan Active employees of the former Civil Service Department of Health | 9 | |
| Pekerja Aktif eks Perusahaan Umum (Perum) Active employees of the former Public Corporation (Perum) | 12.595 | <ul style="list-style-type: none"> • Asuransi iuran pasti manfaat target Insurance benefits defined contribution targets • Tidak otomatis mengikuti pensiun pokok PNS, perlu adendum PKS Not automatically follow the basic pension of civil servants, need addendum of Temporary Work Contract • Pendanaan dari iuran pekerja dan perusahaan Funding from the contributions of workers and enterprises |
| Pekerja Aktif PT Kereta Api Indonesia (Persero) Active employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero) | 10.269 | <ul style="list-style-type: none"> • Asuransi iuran pasti Defined contribution Insurance • Asumsi peningkatan gaji pertahun Assumption of an increase in salary per year • Sesuai dengan Undang Undang Ketenagakerjaan In accordance with the Labor Law • Pendanaan dari iuran pekerja dan perusahaan Funding from the contributions of workers and enterprises |
| Total | 26.704 | |

Pengelolaan Alih Daya

Alih daya di lingkungan KAI merupakan alat manajemen untuk mendukung pencapaian tujuan dan sasaran perusahaan. Pada tahun 2014, Perseroan menyerap rata-rata 8.000 pekerja alih daya setiap bulannya. Dalam rangka meningkatkan efisiensi dan efektivitas alih daya, kami telah melakukan penyempurnaan sistem ini.

Perseroan telah menetapkan desentralisasi dalam pengambilan keputusan telah pengelolaan alih daya, keputusan tertentu tidak memerlukan persetujuan Direktur Utama, cukup pada tingkat pejabat dibawahnya. Proses perizinan juga telah dipermudah dan disempurnakan sehingga hak dan kewajiban pekerja alih daya dapat dipastikan terpenuhi.

Dampak berganda dari program alih daya ini adalah memberikan penghidupan kepada sekitar 24.000 orang setiap bulannya dengan asumsi bahwa pekerja alih daya adalah kepala keluarga pencari nafkah. Dengan demikian inisiatif ini juga sejalan dengan program pemerintah untuk mengurangi angka pengangguran total.

Profil Perempuan-Perempuan Insan KAI Penuh Dedikasi

Transformasi dan inovasi tiada henti di KAI berhasil dilakukan dengan dukungan lingkungan dan kondisi pekerjaan yang kondusif. Salah satunya adalah diakuiinya keberagaman dan kesempatan yang sama dalam berkarir. Dalam konteks ini KAI adalah sebuah organisasi yang inklusif. Kesetaraan gender telah diterapkan secara konsisten dan akan terus ditingkatkan. Tiga perempuan tangguh, ulet, dan penuh dedikasi yaitu Susi Munawati, Resna Octavia Nurlaili, dan Murti Marasih merupakan contoh profil insan KAI yang bekerja dalam suasana kesetaraan gender yang kondusif tersebut.

Managing the Outsource

Outsourcing at KAI is a tool for management to support the achievement of corporate goals and objectives. In 2014, the Company absorbs an average of 8,000 outsourcing employees each month. In order to improve the efficiency and effectiveness of this outsourcing, we have made some improvements of this system.

The Company has established a decentralization process in decision-making about the management of outsourcing, where for certain decisions do not require the approval of the Director, and can be performed by the level of officials below. The licensing process has also been simplified and improved so that the rights and obligations of the outsourcing employees can certainly be fulfilled.

The multiple impact of the outsourcing program is to provide livelihood to about 24,000 people every month with the assumption that the employees of outsourcing is the breadwinner of the family. Thus this initiative is also in line with the government program to reduce total unemployment.

Profiles of the Fully Dedicated Women Employees of KAI

Transformation and continuous innovation in KAI successfully implemented supported by conducive environment and working conditions. One of the supporting factors for those conditions is the recognition of diversity and equal opportunities in career. In this context KAI is an inclusive organization. Gender equality has been applied consistently and will continue to be improved. Three tough, resilient, and full of dedication women – Susi Munawati, Resna Octavia Nurlaili and Murti Marasih – are some of our employees that felt the conducive to gender equality working atmosphere implemented by KAI.

Transformasi Insan Kereta Api

Railway Man Transformation



Susi Munawati
Kepala Daerah operasi 6 Yogyakarta
Head of Operation Area 6 Yogyakarta

Tujuh Mei 2013 merupakan sejarah baru bagi KAI. Saat itu Susi Munawati dilantik menjadi Kepala Daerah Operasi 9 Jember. Ia adalah perempuan pertama Indonesia yang meraih jabatan operasional tertinggi di KAI. Tidak sampai setahun perempuan fenomenal ini menjabat di Jember. Dinilai berhasil oleh Direksi, pada Maret 2014 Ia ditugaskan untuk menjabat sebagai Kepala Daerah Operasi 6 Yogyakarta. Daerah operasi 6 jauh lebih besar dan lebih kompleks dari Daerah Operasi Jember. Golongan jabatannya juga meningkat dari Vice President (VP) menjadi Executive Vice President (EVP). Ibu dari seorang putri ini membawahi hampir 2.000 orang pekerja dengan area kerja mencakup 14 kabupaten di dua provinsi.

Saat di Jember salah satu prestasinya yang menonjol adalah mengambil kembali aset perusahaan yang dikuasai pihak lain. Lahan yang luasnya ribuan meter persegi yang berada di dekat stasiun tanggul telah diubah menjadi pemukiman secara tidak sah. Upaya penertiban mendapat tantangan keras dari warga, bahkan menjurus ke kerusuhan. Penertiban sebelumnya tidak pernah berhasil. Melalui pendekatan persuasif dan terencana, dalam lima bulan seluruh lahan tersebut berhasil ditertibkan dan aset berhasil dikembalikan ke KAI, tanpa keributan dan penolakan yang berarti. Susi Munawati menggunakan kekuatan komunikasi dan ketekunan seorang perempuan untuk mencapai tujuan perusahaan.

Belum lama menjabat di Yogyakarta, tantangan besar telah menanti, yaitu angkutan lebaran 2014. Selama sekitar tiga minggu terjadi kesibukan luar biasa di Stasiun-stasiun di daerah operasinya. Selama itu pula Susi tidak pernah libur bekerja. Merencanakan, mengoordinasi, mengendalikan, dan mengevaluasi seluruh aktivitas angkutan lebaran. Pada saat itu, di salah satu daerah operasi tersibuk dan terbanyak melayani penumpang, angkutan lebaran kereta api berjalan dengan lancar dan mampu melayani penumpang secara nyaman.

May 7, 2013 brought a new history for KAI. At that time Susi Munawati inducted into the Regional Head of Operation Area 9 Jember. She was the first Indonesian woman who possesses the highest operating positions in KAI. Less than a year this phenomenal lady served the Jember office. Considered successful in her career by the Board of Directors, in March 2014 she was assigned to serve as Head of Operation Area 6 Yogyakarta. The Operation Area 6 is much larger and more complex than Jember Operation Area. Her position was also promoted from Vice President (VP) and became Executive Vice President (EVP). The mother of a daughter is in charge of nearly 2,000 employees with a working area covers 14 regencies in two provinces.

When she was in Jember, one her outstanding achievements were taking over company's assets held by the other party. A plot of land which covers thousands of square meters located in the embankment near the station has been converted into illegal settlements. Enforcement efforts were challenged by the citizens, and even lead to some arrests. The previous curbing had not been successful. Through planned and persuasive approach, within five months the land has been controlled and assets were returned to KAI, without serious dispute and rejection. Susi Munawati used the power of communication and her tenacity to achieve company's goals.

Not long from her appointed position in Yogyakarta, another big challenge came, the transportation for Eid Fitr 2014. For about three weeks occurred an extraordinary flurry on the stations in her operation area. During that time, Susi was never absent from work. She did the planning, coordinating, controlling, and evaluating all railway activities. At that time, in one of the busiest and most frequent railway operations in serving passengers, all passengers and freight transports ran smoothly and able to serve passengers comfortably.

Sepanjang karirnya di KAI yang dimulai tahun 1985, berbagai jabatan telah disandangnya, dan pada hampir semua jabatan tersebut, ia adalah perempuan pertama yang mendudukinya. Karirnya juga diperkaya dengan rotasi dari satu bagian ke bagian lain. Mulai dari pekerjaan di balik meja sampai ke pekerjaan operasional lapangan. Pemasaran, angkutan barang, angkutan penumpang, pengawasan, dan lain-lain. Semua jenjang tersebut diraih dalam sebuah sistem kesetaraan dan kesempatan yang sama dengan para pria. Susi Munawati adalah salah satu contoh terobosan transformatif kesetaraan pada perusahaan yang pekerjanya didominasi oleh laki-laki.

Throughout her career at KAI which began in 1985, she has occupied various positions, and in almost all of these positions, she sat as the first woman to sit on the position. Her career is also enriched with a rotation from one part to another, starting from the work behind the counter to the operational work field. Marketing, goods transport, passenger transport, surveillance, and others. All levels were achieved in a system of equality and equal opportunities with men. Susi Munawati is one example of a transformative breakthrough on equality in a company dominated by men employees.

Transformasi Insan Kereta Api

Railway Man Transformation



Resna Octavia Nurlaili

Polisi Khusus Kereta Api
Railway Police

Membangun tertib berkereta api adalah salah satu kontribusi KAI bagi bangsa Indonesia. Saat ini hampir di seluruh stasiun kereta api di Indonesia sudah relatif tertib dan nyaman. Hanya penumpang yang memiliki karcis saja yang diizinkan masuk ke emplasemen yang membuat emplasemen menjadi lega dan nyaman bagi penumpang. Stasiun dan kereta api juga sudah bebas pedagang asongan yang sering mengganggu kenyamanan penumpang. Antrian tertib juga telah menjadi pemandangan yang biasa di setiap stasiun. Semuanya ini tercipta tidak semudah membalik telapak tangan. Sebuah upaya sistematis, komprehensif dan berkesinambungan telah dilakukan oleh KAI untuk mewujudkannya.

Pada awalnya, tidaklah mudah mengatur ribuan penumpang dan para pengantarnya, serta pedagang asongan di stasiun dan di kereta api. Setiap orang merasa berhak untuk masuk ke stasiun, bahkan ke kereta api. Disinilah polisi khusus kereta api (Polsuska) berperan besar. Salah satunya adalah Resna Octavia Nurlaili yang bertugas di Stasiun Gubeng, Surabaya. Perempuan Polsuska yang pada tahun 2014 masih berusia 22 tahun ikut berperan efektif membentuk ketertiban.

Perempuan yang menonjolkan pendekatan kelembutan namun tegas tersebut seringkali harus menghadapi pengantar yang memaksa masuk ke peron, pedagang asongan yang memaksa berjualan di stasiun, atau penumpang kereta api yang ngotot merokok di dalam kereta. Baginya, pilihannya jelas, kebijakan perusahaan harus ditegakkan dan berlaku bagi siapa saja yang berkepentingan. Kadangkala ada pengantar yang memaksa masuk dan mengaku sebagai pejabat militer atau kepolisian, Resna tetap menegakkan peraturan perusahaan. "Polsuska bertanggung jawab terhadap seluruh penumpang, tidak ada yang diistimewakan; satu diistimewakan maka yang lain akan ikut meminta diistimewakan", ujarnya.

Build an orderly railway system is one of the contributions of KAI for Indonesia. Nowadays, almost all railway stations in Indonesia have relatively been orderly and comfortable. Only passengers who have tickets are allowed to enter the emplacement that makes it more spacious and comfortable for passengers. And the train station has also been free of peddlers that often disturbed passengers' comfort. An orderly queue has also become a common sight in every station. Everything's created, is not easy as it seems. A systematic, comprehensive and sustainable effort has been done by KAI to make it happen.

At first, it is not easy to organize thousands of passengers and their companions, and peddlers at the stations and on trains. Everyone feels entitled to entry into the station, even to train. This is where the railway police (Polsuska) play a major role. One is Resna Octavia Nurlaili who served in Gubeng Station, Surabaya. Polsuska woman, who was in 2014 reached 22 years old, has effectively participated in the establishment of railway order.

The woman who accentuate the softness yet firm approach is often deal with passenger's companion that insist to go inside the platform, peddlers who insist to sell at the station, or the train passengers who insist on smoking in the train. For her, the choice is clear, firm policy shall be enforced and applied to anyone who at its interest. Sometimes there are people who insist to enter the emplacement area and claimed that the person is a relative of some powerful military or police officer, but Resna stick to the regulations. "Polsuska is responsible to all passengers, no privileged; if one gets a privilege then others will come and ask for special treatment," she said.

Selain tegas, Resna juga mampu berkomunikasi dengan baik dan membaca situasi yang ada. Ia memberi contoh pernah ada seorang ibu tua yang bepergian dengan kereta api, saat itu Resna mengijinkan pengantarnya untuk menemani ibu tersebut ke dalam stasiun. Pengalamannya juga menunjukkan perlunya perbedaan penanganan penumpang kereta api eksekutif dan kereta ekonomi. Menurutnya penumpang kereta api ekonomi relatif lugu sedangkan penumpang eksekutif cenderung memiliki keakuan yang tinggi. Resna memiliki kiat tersendiri untuk menghadapi dua karakter penumpang tersebut. Dalam usianya yang masih relatif muda, ia telah memiliki kematangan emosional serta kemampuan komunikasi yang baik.

Untuk membekalinya dengan kompetensi yang memadai, Resna Octavia telah menjalani pendidikan yang sesuai. Ia bahkan pernah mengikuti studi banding ke Tiongkok untuk mempelajari perkeretaapian di sana, agar dapat diadaptasi dan diterapkan di Indonesia. Baginya bagian tersebut adalah hal yang disukainya. Hobinya adalah *traveling*, sesuai sekali dengan pekerjaannya yang menuntutnya untuk sering melakukan perjalanan, bahkan sampai ke manca negara.

Besides being assertive, Resna has also the ability able to communicate well and read the situation. She mentioned that there was an old lady who was traveling by train, and then Resna allowed her to be accompanied by her companion into the station. Her experience also shows the need for difference skills in dealing with economic and executive class passengers. According to her the economy-class passengers are relatively simple while the executive-class passengers tend to have a high ego. Resna has her own tips to deal with two characters of the passengers. In a relatively young age, she already has the emotional maturity and good communication skills.

To complete her with adequate competence, Resna Octavia has undergone an appropriate education. She even once followed a study visit to China to study the railway systems there, so that it could be adapted and applied in Indonesia. For her, that part is the one she like most. Her hobby is traveling, suits with her current position now that demand frequent travelling, even to foreign countries.

Transformasi Insan Kereta Api

Railway Man Transformation



Murti Marasih

Kepala Stasiun Alastua Semarang
Head of Alastua Semarang Station

Alastua adalah sebuah stasiun kecil di Semarang yang menghubungkan Stasiun Tawang dan Stasiun Brumbung. Bila Semarang mengalami banjir sehingga menyebabkan genangan air di atas rel melebihi 10 centimeter, maka kereta tidak diizinkan melintas, seperti yang terjadi pada banjir besar tahun 2014. Bila banjir terjadi, Stasiun Alastua berfungsi sebagai stasiun tunggu kereta. Pada kondisi ini kesibukan di stasiun kecil tersebut akan meningkat. Pengendalian perjalanan kereta api harus dilakukan secara menerus bahkan menuntut perhatian penuh selama 24 jam dalam sehari. Saat banjir, kelancaran operasi perjalanan kereta api ke arah barat dan timur Semarang sangat bergantung pada efektivitas pengaturan di Stasiun Alastua.

Pada kondisi krisis seperti di atas, kepala stasiun dituntut untuk berada selama 24 jam dalam sehari, hal itulah yang dilakukan oleh Kepala Stasiun Alastua Murti Marasih, seorang perempuan yang berdedikasi tinggi. Saat itu, Murti Marasih mengendalikan operasi stasiun dengan penuh semangat dan tanpa mengenal lelah. Bawahannya, yang semuanya laki-laki, dikelolanya secara efektif untuk memastikan pelayanan perjalanan kereta api dapat berjalan lancar pada kondisi banjir. Operasi pada masa krisis banjir tersebut berhasil dilaksanakan dengan efektif dan perjalanan kereta berhasil diselenggarakan dengan cukup baik.

Seperti layaknya pekerja KAI, Murti juga pernah berpindah dari satu posisi ke posisi lain. Bahkan sama seperti pekerja lainnya, Murti Marasih juga harus menjalani pekerjaan *shift* malam, yaitu bekerja dari pukul 22.00 malam sampai 06.00 pagi. Perempuan yang mengawali karirnya sebagai pekerja kontrak KAI pada tahun 1997 akhirnya diterima sebagai tetap perusahaan pada tahun 2006. Sepanjang karirnya ia pernah menjadi pengawas peron, kondektur kereta, bagian pelayanan. Sampai pada Juli 2013, diusianya yang mendekati 38 tahun, ia dipercaya menjadi Kepala Stasiun Alastua, sebuah jabatan yang masih jarang disandang oleh perempuan di Indonesia.

Alastua is a small station in Semarang connecting Tawang Station and the Brumbung Station. When Semarang was flooded and had caused waterlogging on the tracks that exceeds 10 centimeters, the train was not allowed to pass, as happened in the great flood of 2014. When flooding occurs, Alastua Station serves as a waiting station. In this condition the bustle in the small station increased. Control of railway travel should be done continuously even demanded full attention for 24 hours in a day. During the flood, the smooth operation of the train journey to the west and east of Semarang highly dependent on the effectiveness of the arrangements in Alastua Station.

In that crisis conditions, the head of the station must be in-charged for 24 hours in a day, and that was done by the Head of the Alastua Station, Murti Marasih, a woman with full dedication. At that time, Murti Marasih controlled the station operations vigorously and tirelessly. Her subordinates, who all male, were managed effectively to ensure railway services ran smoothly on flood conditions. The operations during the flood crisis were successfully implemented with effective and well-organized coordination.

Like other employees of KAI, Murti has also been moved from one position to another. Even like other employees, Murti Marasih must also work the night shift, which works from 22.00 to 06.00. The lady who started her career as a contract employee of KAI in 1997 was finally accepted as a permanent company in 2006. Throughout her career she had been a supervisor of the platform, train conductor, part of the service. Until July 2013, at the age approaching 38 years, she was believed to be the Head Alastua station, a post which is still rarely carried by a woman in Indonesia.

Data Pekerja KAI [G4-10]

Employee Data [G4-10]

| No | Deskripsi Description | 2014 | | | 2013 | | |
|----|---|-------------------|---------------------|-----------------|-------------------|---------------------|-----------------|
| | | Laki-Laki Male | Perempuan Female | Jumlah Total | Laki-Laki Male | Perempuan Female | Jumlah Total |
| 1 | Jumlah Pekerja Berdasarkan Gender Number of Employee based on Gender | 25.678 | 1.250 | 26.928 | 24.360 | 1.206 | 25.566 |
| 2 | Jumlah Pekerja Berdasarkan Direktorat Number of Employee based on Directorate | | | | | | |
| | 1 DU - Direktorat Utama | 423 | 154 | 577 | 286 | 135 | 421 |
| | 2 D1 - Direktorat Komersial | 572 | 233 | 805 | 955 | 269 | 1.224 |
| | 3 D2 - Direktorat Operasi | 10.565 | 199 | 10.764 | 9.911 | 124 | 10.035 |
| | 4 D3 - Direktorat Pengelolaan Prasarana | 5.735 | 45 | 5.780 | 5.369 | 36 | 5.405 |
| | 5 D4 - Direktorat Pengelolaan Sarana | 5.930 | 47 | 5.977 | 5.381 | 30 | 5.411 |
| | 6 D5 - Direktorat Keselamatan dan Keamanan | 842 | 34 | 876 | 822 | 33 | 855 |
| | 7 D6 - Direktorat Personalia Umum dan Teknologi Informasi | 577 | 190 | 767 | 700 | 231 | 931 |
| | 8 D7 - Direktorat Logistik, Aset Produksi dan Pengembangan | 468 | 83 | 551 | 342 | 53 | 395 |
| | 9 D8 - Direktorat Aset Tanah dan Bangunan | 172 | 14 | 186 | 212 | 31 | 243 |
| | 10 D9 - Direktorat Keuangan | 394 | 251 | 645 | 382 | 264 | 646 |
| | Jumlah Total | 25.678 | 1.250 | 26.928 | 24.360 | 1.206 | 25.566 |
| 3 | Jumlah Pekerja Berdasarkan Area Operasi Number of Employee based on Operation Area | | | | | | |
| | 1 Kantor Pusat | 1.495 | 451 | 1.946 | 1.404 | 429 | 1.833 |
| | 2 DAOP I Jakarta | 3.208 | 144 | 3.352 | 2.905 | 132 | 3.037 |
| | 3 DAOP II Bandung | 1.782 | 77 | 1.859 | 1.739 | 78 | 1.817 |
| | 4 DAOP III Cirebon | 1.198 | 24 | 1.222 | 1.175 | 23 | 1.198 |
| | 5 DAOP IV Semarang | 1.808 | 46 | 1.854 | 1.737 | 46 | 1.783 |
| | 6 DAOP V Purwokerto | 1.748 | 50 | 1.798 | 1.709 | 47 | 1.756 |
| | 7 DAOP VI Yogyakarta | 1.720 | 60 | 1.780 | 1.720 | 65 | 1.785 |
| | 8 DAOP VII Madiun | 1.111 | 36 | 1.147 | 1.091 | 31 | 1.122 |
| | 9 DAOP VIII Surabaya | 2.455 | 115 | 2.570 | 2.415 | 119 | 2.534 |
| | 10 DAOP IX Jember | 1.008 | 27 | 1.035 | 982 | 22 | 1.004 |
| | 11 DIVRE I Sumatera Utara | 1.308 | 25 | 1.333 | 1.190 | 26 | 1.216 |
| | 12 DIVRE II Sumatera Barat | 561 | 19 | 580 | 427 | 16 | 443 |
| | 13 DIVRE III Sumatera Selatan | 181 | 30 | 211 | 196 | 29 | 225 |

Transformasi Insan Kereta Api

Railway Man Transformation

| No | Deskripsi Description | 2014 | | | 2013 | | |
|----|-------------------------------|-------------------|---------------------|-----------------|-------------------|---------------------|-----------------|
| | | Laki-Laki Male | Perempuan Female | Jumlah Total | Laki-Laki Male | Perempuan Female | Jumlah Total |
| 14 | SUBDIVRE III.1 Kertapati | 1.912 | 48 | 1.960 | 2.001 | 48 | 2.049 |
| 15 | SUBDIVRE III.2 Tanjung Karang | 2.008 | 30 | 2.038 | 1.963 | 33 | 1.996 |
| 16 | Balai Yasa Lahat | 327 | 8 | 335 | 310 | 5 | 315 |
| 17 | Balai Yasa Manggarai | 901 | 21 | 922 | 508 | 13 | 521 |
| 18 | Balai Yasa Surabaya Gubeng | 263 | 7 | 270 | 249 | 11 | 260 |
| 19 | Balai Yasa Tegal | 249 | 15 | 264 | 232 | 16 | 248 |
| 20 | Balai Yasa Yogyakarta | 435 | 17 | 452 | 407 | 17 | 424 |
| | Jumlah Total | 25.678 | 1.250 | 26.928 | 24.360 | 1.206 | 25.566 |

| | | | | | | | |
|----|---|--------|-------|--------|--------|-------|--------|
| 4 | Pekerja Berdasarkan Tingkat Jabatan Employee based of Position | | | | | | |
| 1 | MPP | 845 | 22 | 867 | 813 | 41 | 854 |
| 2 | Kontrak Magang | 1.139 | 87 | 1.226 | 610 | 40 | 650 |
| 3 | Pelaksana | 19.224 | 876 | 20.100 | 18.269 | 772 | 19.041 |
| 4 | Officer | 409 | 25 | 434 | 438 | 30 | 468 |
| 5 | Junior Supervisor | 624 | 15 | 639 | 583 | 29 | 612 |
| 6 | Supervisor | 903 | 12 | 915 | 679 | 30 | 709 |
| 7 | Senior Supervisor | 775 | 5 | 780 | 839 | 7 | 846 |
| 8 | Asistant Manager | 614 | 49 | 663 | 914 | 91 | 1.005 |
| 9 | Junior Manager | 498 | 84 | 582 | 560 | 80 | 640 |
| 10 | Manager | 504 | 57 | 561 | 519 | 66 | 585 |
| 11 | Vice President/General Manager/Senior Manager | 119 | 17 | 136 | 112 | 17 | 129 |
| 12 | Executive Vice President | 24 | 1 | 25 | 24 | 3 | 27 |
| | Jumlah Total | 25.678 | 1.250 | 26.928 | 24.360 | 1.206 | 25.566 |

| | | | | | | | |
|---|--|--------|-------|--------|--------|-------|--------|
| 5 | Pekerja Berdasarkan Masa Kerja Employee based on Service Period | | | | | | |
| 1 | <=10 | 14.015 | 976 | 14.991 | 14.182 | 986 | 15.168 |
| 2 | 10-20 | 6.550 | 112 | 6.662 | 5.791 | 82 | 5.873 |
| 3 | 21-30 | 3.431 | 86 | 3.517 | 2.199 | 57 | 2.256 |
| 4 | >30 | 1.682 | 76 | 1.758 | 2.188 | 81 | 2.269 |
| | Jumlah Total | 25.678 | 1.250 | 26.928 | 24.360 | 1.206 | 25.566 |

| | | | | | | | |
|---|---|--------|-------|--------|--------|-------|--------|
| 6 | Pekerja Berdasarkan Usia Employee based on Age | | | | | | |
| 1 | <=30 | 9.997 | 472 | 10.469 | 10.309 | 499 | 10.808 |
| 2 | 31-40 | 5.469 | 480 | 5.949 | 5.237 | 463 | 5.700 |
| 3 | 41-50 | 5.518 | 145 | 5.663 | 5.344 | 130 | 5.474 |
| 4 | 51-56 | 4.694 | 153 | 4.847 | 3.470 | 114 | 3.584 |
| | Jumlah Total | 25.678 | 1.250 | 26.928 | 24.360 | 1.206 | 25.566 |

| No | Deskripsi Description | 2014 | | | 2013 | | |
|----|---|-------------------|---------------------|-----------------|-------------------|---------------------|-----------------|
| | | Laki-Laki Male | Perempuan Female | Jumlah Total | Laki-Laki Male | Perempuan Female | Jumlah Total |
| 7 | Pekerja Berdasarkan Pendidikan Employee based on Education | | | | | | |
| | 1 SD - Elementary School | 2.262 | 7 | 2.269 | 1.779 | 5 | 1.784 |
| | 2 SLTP - Junior High School | 2.823 | 49 | 2.872 | 1.813 | 19 | 1.832 |
| | 3 SLTA - Senior High School | 19.427 | 833 | 20.260 | 19.478 | 784 | 20.262 |
| | 4 D3 - Diploma | 341 | 78 | 419 | 415 | 97 | 512 |
| | 5 S1 - Graduate | 760 | 273 | 1.033 | 818 | 284 | 1.102 |
| | 6 S2 - Undergraduate | 65 | 10 | 75 | 57 | 17 | 74 |
| | Jumlah Total | 25.678 | 1.250 | 26.928 | 24.360 | 1.206 | 25.566 |
| 8 | Pekerja Berdasarkan Status Pekerja Employee based on Employment Status | | | | | | |
| | 1 Tetap (Organik) Permanent (Organic) | 24.539 | 1.163 | 25.702 | 23.750 | 1.166 | 24.916 |
| | 2 Kontrak (PKM) Contract (PKM) | 1.139 | 87 | 1.226 | 610 | 40 | 650 |
| | Jumlah Total | 25.678 | 1.250 | 26.928 | 24.360 | 1.206 | 25.566 |

Tata Kelola KAI

KAI Governance

Dalam rangka keberlanjutan bisnis dan memperhatikan pemangku kepentingan, perusahaan memastikan bahwa prinsip-prinsip Tata Kelola Perusahaan yang Baik (GCG) diterapkan dalam setiap aspek bisnis dan di semua jajaran perusahaan, termasuk anak perusahaan. GCG yang diterapkan di PT KAI berfokus pada 6 prinsip, yaitu: (1) transparansi, (2) akuntabilitas, (3) tanggung jawab, (4) kemandirian, (5) kewajaran, dan (6) kesetaraan.

Considering business sustainability and stakeholders' inputs, the Company ensures that the principles of Good Corporate Governance (GCG) are applied in every aspect of business and at all levels of the company, including its subsidiaries. GCG applied in KAI focuses on six principles, they are: (1) transparency, (2) accountability, (3) responsibility, (4) independence, (5) fairness, and (6) equality.



Tata Kelola Keberlanjutan

Sustainable Governance



Tata Kelola Keberlanjutan

KAI telah mengembangkan struktur dan sistem tata kelola perusahaan sejak tahun 2005. Penerapan *Good Corporate Governance* (GCG) atau Tata Kelola Perusahaan yang baik di Perseroan terus ditingkatkan dengan berpedoman pada peraturan perundangan yang berlaku. Perseroan juga telah memiliki arah pengembangan GCG di lingkungan KAI.

Sustainable Governance

KAI has developed a structure and system of corporate governance since 2005. The implementation of Good Corporate Governance (GCG) in the Company continues to be improved based on the applicable legislation. The Company also has the direction of the development of corporate governance at KAI.



Tujuan penerapan GCG di KAI adalah:

1. Memaksimalkan nilai perusahaan dengan meningkatkan prinsip transparansi, akuntabilitas, bertanggung jawab, kemandirian, serta adil agar perusahaan memiliki daya saing kuat, secara nasional maupun internasional.
2. Mendorong pengelolaan perusahaan secara profesional, efisien efektif, memberdayakan fungsi, serta meningkatkan kemandirian organ perusahaan.
3. Mendorong organ perusahaan membuat keputusan dan menjalankan tindakan berlandaskan nilai moral yang tinggi, kepatuhan terhadap peraturan perundangundangan, serta kesadaran tanggung jawab sosial perusahaan terhadap pemangku kepentingan maupun kelestarian lingkungan di sekitar perusahaan.
4. Meningkatkan kontribusi perusahaan dalam perekonomian nasional.
5. Meningkatkan iklim investasi nasional.
6. Menciptakan citra perusahaan yang baik.

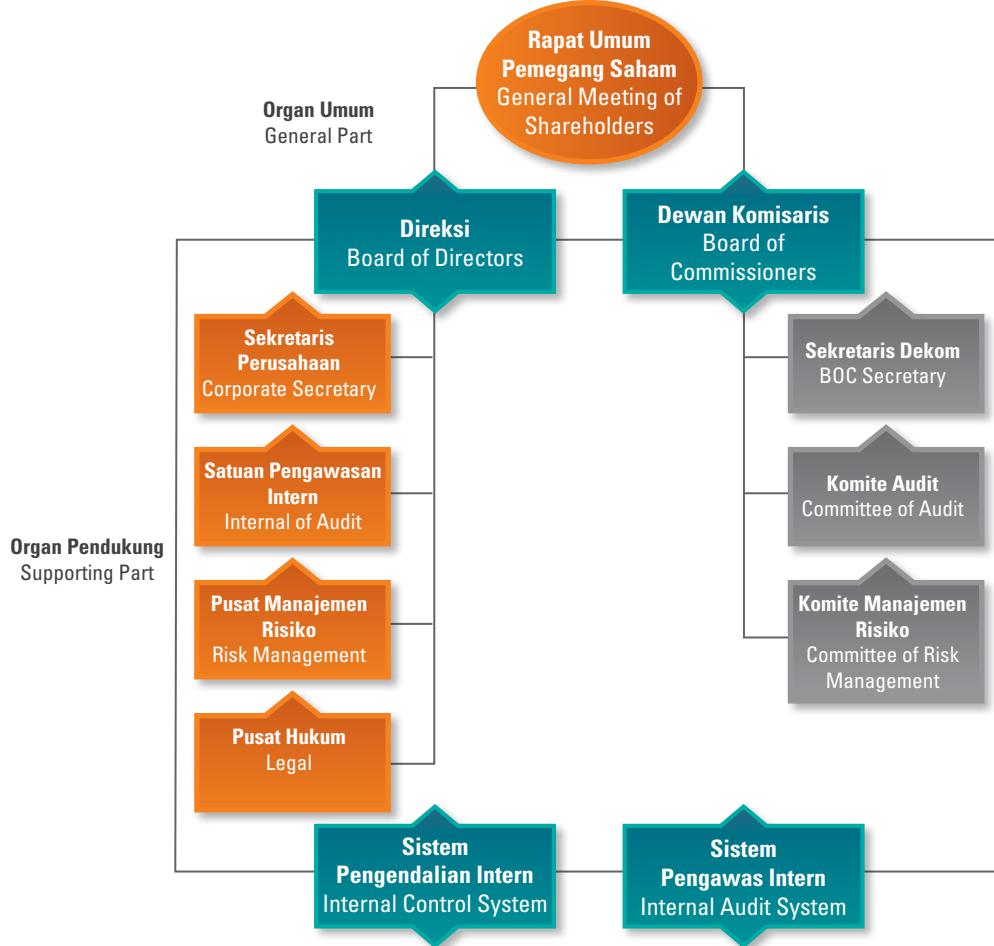
The purposes of GCG application in KAI are:

1. To maximize corporate value by enhancing the principles of transparency, accountability, responsible, self-reliance, as well as equitable as to support the company to have strong competitiveness, both nationally and internationally.
2. To encourage the management of the company in a professional, efficient, effective, empowering function, and increase the independence organization of the company.
3. Encouraging company's entities make decisions and perform actions based on high moral values, compliance with laws and regulations, as well as awareness of corporate social responsibility towards stakeholders and the environment surrounding the company.
4. To increase company's contribution to the national economy
5. To increase the national investment climate
6. To create a good corporate image

Tata Kelola Keberlanjutan

Sustainable Governance

Organ Tata Kelola KAI [G4-34]



KAI Governance Chart [G4-34]

| No | Nama Name | Jabatan Position | Komite Audit Audit Committee | Komite Manajemen Risiko Risk Management Committee | Gender Gender | Kelompok Usia (tahun) Age Group (year) |
|---|---------------------------|---|---------------------------------|---|---------------------|---|
| DIREKSI – Board of Directors | | | | | | |
| 1. | Edi Sukmoro | Direktur Utama President Director | | | Laki-laki Male | >50 |
| 2. | Bambang Eko Martono | Direktur Komersial Director of Commerce | | | Laki-laki Male | >50 |
| 3. | A. Herlianto | Direktur Operasional Director of Operation | | | Laki-laki Male | >50 |
| 4. | Slamet Suseno Priyanto | Direktur Pengelolaan Prasarana Director of Infrastructure | | | Laki-laki Male | >50 |
| 5. | Rono Pradipto | Direktur Pengelolaan Sarana Director of Rolling Stock | | | Laki-laki Male | >50 |
| 6. | Candra Purnama | Direktur Keselamatan dan Keamanan Director of Safety and Security | | | Laki-laki Male | >50 |
| 7. | M. Kuncoro Wibowo | Direktur SDM, Umum dan Teknologi Informasi Director of Human Capital, General Affairs, and Information Technology | | | Laki-laki Male | 31-50 |
| 8. | Hanggoro Budi Wiryawan | Direktur Logistik dan Pengembangan Director of Logistic and Development | | | Laki-laki Male | >50 |
| 9. | Eddi Hariyadhi | Direktur Aset Tanah dan Bangunan Director of Land and Building Assets | | | Laki-laki Male | >50 |
| 10. | Kurniadi Atmosasmito | Direktur Keuangan Director of Finance | | | Laki-laki Male | >50 |
| DEWAN KOMISARIS – Board of Commissioners | | | | | | |
| 1. | Djoko Sarwoko | Komisaris Utama President Commissioner | | | Laki-laki Male | >50 |
| 2. | Ashwin Sasongko | Komisaris Commissioner | | | Laki-laki Male | >50 |
| 3. | Umiyatun Hayati Triastuti | Komisaris Commissioner | | | Perempuan Female | >50 |
| 4. | Muchtar Arifin | Komisaris Commissioner | Ketua Chairman | | Laki-laki Male | >50 |
| 5. | Leon Muhammad | Komisaris Commissioner | | | Laki-laki Male | >50 |
| 6. | Hambra | Komisaris Commissioner | | | Laki-laki Male | 31-50 |
| 7. | Danang Parikesit | Komisaris Independen Independent Commissioner | | Ketua Chairman | Laki-laki Male | 31-50 |

Tata Kelola Keberlanjutan

Sustainable Governance

Pedoman Etika

KAI telah memiliki Pedoman Etika Bisnis dan Etika Kerja sejak 2003 untuk membentuk nilai, norma, dan etika seluruh pekerja Perseroan, sehingga akan tercipta hubungan yang sehat dan harmonis dengan semua pemangku kepentingan. Pedoman Etik KAI terdiri dari Etika Bisnis dan Perilaku Bisnis yang harus dijalankan oleh pekerja KAI.

Direksi bertanggung jawab untuk memastikan bahwa Kode Etik Perusahaan ini dikomunikasikan, dipahami dan dilaksanakan oleh seluruh jajaran perusahaan. Pekerja dapat mengajukan pertanyaan mengenai hal-hal dalam Kode Etik Perusahaan ini yang belum dipahami dengan baik kepada atasan masing-masing. Pada setiap kesempatan, sosialisasi Etika Bisnis Perusahaan di lingkungan KAI dilakukan manajemen puncak maupun kelompok kerja pekerja. Sosialisasi dilakukan kepada setiap lapisan pekerja maupun *stakeholder*. [G4-56]

Whistleblowing

Whistleblowing System (WBS) di lingkungan KAI bertujuan untuk memperkuat upaya preventif dan mendorong pelaporan terhadap hal-hal yang dapat menimbulkan kerugian finansial termasuk hal-hal yang dapat merusak reputasi perusahaan. WBS diterapkan berdasarkan Keputusan Direksi No. KEP.U./HK/.215/II/2/KA-2014 tanggal 24 Februari 2014 Tentang Buku Panduan Good Corporate Governance di lingkungan KAI (Persero) dan dievaluasi dengan Keputusan Direksi No. Kep.U/OT.104/X/4/KA-2014 tanggal 22 Oktober 2014. [G4-58]

Sarana dan media pelaporan pelanggaran adalah:

1. E-mail: kai-bersih@kereta-api.co.id
2. Surat: KAI-Bersih, PO BOX 8000, BDG 40000

Code of Ethics

KAI has developed its Code of Business Ethics and Work Ethics since 2003 to establish values, norms, and ethics to all employees of the Company that will create a healthy and harmonious relationship with all stakeholders. Code of Ethics of KAI consists of Code of Ethics and Code of Business Conduct to be performed by employees of KAI.

The Board of Directors is responsible to ensure that the Code of Ethics is communicated, understood and implemented by everyone in the company. Employees can ask questions to their respective managers about the Company's Code of Ethics if they do not understand it well. On every occasion, the socialization of the Corporate Business Ethics in KAI conducted by the top management and employee's task force. Socialization is targeting to each layer of employees and stakeholders. [G4-56]

Whistleblowing

The Whistleblowing System (WBS) at KAI aims to strengthen preventive measures and encourage the reporting of issues that can cause financial losses including issues that can damage a company's reputation. WBS is applied by the Board of Directors Decision No. KEP.U./HK/.215/II/2/KA-2014 dated February 24, 2014 on the Guidebook of Good Corporate Governance in KAI (Persero) and evaluated by the Decree of the Board of Directors No. Kep.U/OT.104/X/4/KA-2014 dated October 22, 2014. [G4-58]

Means and media channels for reporting of violations are:

1. E-mail: kai-bersih@kereta-api.co.id
2. Surat: KAI-Bersih, PO BOX 8000, BDG 40000 Post Mail: KAI-Bersih, PO BOX 8000, BDG 40000

Tindak pelanggaran yang dapat dilaporkan melalui WBS adalah tindak pelanggaran yang dilakukan oleh pekerja Perseroan, dengan kategori:

- a. Kecurangan (*fraud*), yaitu perbuatan tidak jujur atau tipu muslihat meliputi penipuan, pemerasan, pemalsuan, penyembunyian atau penghancuran dokumen/laporan atau menggunakan dokumen palsu, yang dilakukan oleh seseorang/sekelompok orang yang menimbulkan potensi kerugian atau pun kerugian nyata terhadap perusahaan.
- b. Pelanggaran terhadap peraturan/hukum, yaitu melakukan tindakan/perbuatan yang dilarang dan/atau bertentangan dengan ketentuan hukum yang berlaku baik internal maupun eksternal.
- c. Benturan kepentingan, yaitu situasi dimana insan perusahaan memiliki kepentingan pribadi di luar kepentingan perusahaan yang dapat mempengaruhi pelaksanaan tugas dan/atau kewenangan yang dimilikinya secara objektif berdasarkan kedudukan dan jabatannya dalam perusahaan, sehingga menimbulkan pertentangan antara kepentingan pribadi dan/atau kelompok dan/atau keluarga dengan kepentingan perusahaan.
- d. Penyuapan dan/atau gratifikasi yang berhubungan dengan jabatan dan yang berlawanan dengan kewajiban atau tugasnya di perusahaan.
- e. Kelakuan tidak etis, yaitu perbuatan atau tindakan yang dilakukan oleh insan perusahaan yang tidak dapat dibenarkan secara etika yang berlaku seperti pelanggaran *Code of Ethics* dan *Code of Conduct* Perusahaan.

Violations that can be reported through the WBS is any violations committed by an employee of the Company, by category:

- a. Fraud (fraud), that is dishonest or ruse, includes fraud, extortion, falsification, concealment or destruction of documents/statements or using false documents, which is done by a person/group of people who pose a potential loss or real loss to the company.
- b. Violation of the rule/law is to act/acts that are prohibited and/or contrary to the provisions of the law, which applies to both internal and external.
- c. Conflict of interest is a situation in which human beings have a vested interest in the company beyond the interests of the company that could affect the performance of duties and/or its authority objectively based on his position and role in the company, giving rise to a conflict between personal interests and/or groups and/or families with interests of the company.
- d. Bribery and/or gratification associated with the position and contrary to the obligations or duties at the company.
- e. Unethical behavior is the act or acts committed by the personnel of the company which cannot be justified ethically such as a violation of Code of Ethics and Code of Conduct.

Tata Kelola Keberlanjutan

Sustainable Governance

REKAPITULASI PENYELESAIAN HUKUMAN DISIPLIN TAHUN 2012 PER WILAYAH DAN KATEGORI PELANGGARAN RECAPITULATION OF DISCIPLINARY PENALTY SETTLEMENT IN 2012 BASED ON CATEGORY [G4-SO5]

| No | Wilayah Kerja Operation Area | Jenis Hukuman Type of Penalty | | | | | | | | | Perceraian Divorce | Jumlah Kasus Number of Case | Jumlah Kasus Selesai Number of Completed Case | Jumlah Kasus Dalam Proses On going Process Cases | | | |
|-------------------------------------|---------------------------------|--|--|--|--|---|--|------------------|---|----------------------|-----------------------|--------------------------------------|--|--|---|--|--|
| | | HD TK SRT PERINGATAN PERTAMA 1st Warning Letter | | HD TK SRT PERINGATAN KEDUA 2nd Warning Letter | | | HD TK SRT PERINGATAN KETIGA 3rd Warning Letter | | HD TK KESALAHAN BERAT Severe Violation | | | | | | | | |
| | | Teguran tertulis Written Warning | Pernyataan tidak puas tertulis Unsatis fied written statement | Tunda KGB 6 bln Delay of KGB | Turun Gaji 6 bl. Decrease of salary for 6 months | Tunda KP 6 bl Delay in KP for 6 months | Turun Pangkat 6 bl. Demotion for 6 months | Bebas Jabatan | BDH APS | BDH TAPS (PHK) | BT DH TAPS | | | | | | |
| 1 | KANTOR PUSAT Head Office | 4 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 | 0 | | | |
| 2 | DAOP 1 JAK | 7 | 0 | 1 | 2 | 3 | 0 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 18 | 18 | 0 | | |
| 3 | DAOP 2 BD | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | | |
| 4 | DAOP 3 CN | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | | |
| 5 | DAOP 4 SM | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 6 | DAOP 5 PWT | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 11 | 0 | | |
| 7 | DAOP 6 YK | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 6 | 6 | 0 | | |
| 8 | DAOP 7 MN | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | | |
| 9 | DAOP 8 SB | 6 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 9 | 0 | | |
| 10 | DAOP 9 JR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 11 | DIVRE I | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 3 | | |
| 12 | DIVRE II | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 13 | DIVRE III | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 14 | SUB DIVRE III.1 | 4 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 14 | 0 | | |
| 15 | SUB DIVRE III.2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | | |
| 16 | UPT. BY LT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 17 | UPT. BY YK | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | | |
| 18 | UPT BY MRI | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | | |
| 19 | KCJ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| Jumlah TW I-II-III-IV Tahun 2012 | | 36 | 6 | 5 | 9 | 4 | 7 | 10 | 0 | 6 | 0 | 0 | 83 | 83 | 0 | | |

**REKAPITULASI PENYELESAIAN HUKUMAN DISIPLIN TAHUN 2013
PER WILAYAH DAN KATEGORI PELANGGARAN [G4-SO5]**

| No. | WILAYAH KERJA | JENIS HUKUMAN | | | DEMOXI | PHK | Penurunan Pangkat setingkat lebih rendah | Pendidikan/ mengundurkan diri | Tidak ada Hukdis/ Mutasi | JUMLAH KASUS SELESAI | JML KASUS Dalam PROSES |
|-----|----------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--------|-----|--|-------------------------------|--------------------------|----------------------|------------------------|
| | | PELANGGARAN DISIPLIN TK. PERTAMA | PELANGGARAN DISIPLIN TK. KEDUA | PELANGGARAN DISIPLIN TK. KETIGA | | | | | | | |
| 1 | KANTOR PUSAT | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 4 |
| 2 | DAOP 1 JAK | 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 17 | 66 |
| 3 | DAOP 2 BD | 23 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 39 |
| 4 | DAOP 3 CN | 14 | 0 | 13 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 30 |
| 5 | DAOP 4 SM | 17 | 0 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 |
| 6 | DAOP 5 PWT | 3 | 1 | 7 | 8 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| 7 | DAOP 6 YK | 11 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 5 |
| 8 | DAOP 7 MN | 9 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 18 |
| 9 | DAOP 8 SB | 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 |
| 10 | DAOP 9 JR | 2 | 1 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 11 |
| 11 | DIVRE I | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 5 |
| 12 | DIVRE II | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 |
| 13 | DIVRE III | 3 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| 14 | SUB DIVRE III.1 KPT | 0 | 0 | 1 | 5 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 15 | SUB DIVRE III.2 TNK | 5 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 4 | 16 |
| 16 | UPT. BY LT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 |
| 17 | UPT. BY TG | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 18 | UPT BY MRI | 15 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 30 |
| 19 | KALOGISTIK | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| | Jumlah TW I-II-III-IV tahun 2013 | 167 | 6 | 52 | 20 | 4 | 4 | 0 | 6 | 16 | 3 |
| | | | | | | | | | 13 | 84 | 394 |
| | | | | | | | | | | | 375 |
| | | | | | | | | | | | 19 |

REKAPITULASI PENYELESAIAN HUKUMAN DISIPLIN TAHUN 2014 PER WILAYAH DAN KATEGORI PELANGGARAN

| NO | WILAYAH KERJA | JENIS HUKUMAN | | | | | | PHK | Penurunan Pangkat setingkat lebih rendah | Pendidikan mengundur diri | Mutasi | Tidak ada Hukdis | JUMLAH KASUS | JML KASUS SELESAI | JML KASUS DALAM PROSES | | | | | | | | |
|--------------------------|-----------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------------|---------------|--|---------------------------|--------|------------------|--------------|-------------------|------------------------|-----|-----|----|--|--|--|--|--|
| | | PELANGGARAN DISIPLIN TK. PERTAMA | | PELANGGARAN DISIPLIN TK. KEDUA | | DEMOSI | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Teguran tertulis | Pernyataan tdk puas tertulis | Potong gaji 10% 6bln | Potong gaji 20% 6 bln | Potong gaji 25% 6 bln | Penundaan Kenakan Pangkat | Bebas Jabatan | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | KANTOR PUSAT | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 5 | 19 | 19 | 0 | | | | | | | |
| 2 | DAOP 1 JAK | 20 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 4 | 0 | 2 | 8 | 23 | 70 | 69 | 1 | | | | | | |
| 3 | DAOP 2 BD | 14 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 1 | 0 | 8 | 5 | 1 | 35 | 0 | | | | | | |
| 4 | DAOP 3 CN | 2 | 0 | 4 | 0 | 3 | 0 | 0 | 2 | 5 | 1 | 0 | 1 | 3 | 0 | 21 | 0 | | | | | | |
| 5 | DAOP 4 SM | 15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 18 | 18 | 0 | | | | | | |
| 6 | DAOP 5 PWT | 8 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 13 | 1 | | | | | |
| 7 | DAOP 6 YK | 21 | 0 | 3 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 30 | 30 | 0 | | | | | |
| 8 | DAOP 7 MN | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 7 | 7 | 0 | | | | | |
| 9 | DAOP 8 SB | 9 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 5 | 10 | 31 | 29 | 2 | | | | | |
| 10 | DAOP 9 JR | 8 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 5 | 23 | 23 | 0 | | | | | |
| 11 | DIVRE I | 0 | 14 | 0 | 3 | 0 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 2 | 0 | 30 | 30 | | | | | | |
| 12 | DIVRE II | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 3 | | | | | | |
| 13 | DIVRE III | 0 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 10 | 10 | | | | | |
| 14 | SUB DIVRE III.1 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 15 | 15 | 0 | | | | | |
| 15 | SUB DIVRE III.2 | 32 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 6 | 3 | 0 | 0 | 1 | 1 | 51 | 51 | 0 | | | | | |
| 16 | UPT. BY LT | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 5 | 0 | | | | | |
| 17 | UPT. BY TG | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | | | | | | |
| 18 | UPT BY MRI | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 6 | 6 | 0 | | | | | |
| 19 | UPT BY YK | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | | | | | | |
| 20 | KA KCJ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | | | | | | |
| 21 | KA LOGISTIK | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | |
| JUMLAH TW I, II, III & V | | 179 | 3 | 25 | 4 | 9 | 6 | 1 | 18 | 19 | 24 | 0 | 14 | 33 | 53 | 392 | 388 | 4 | | | | | |
| 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Pencapaian Tata Kelola KAI

- Skor Kesehatan Perusahaan 90 (Kategori sehat kelas AA)

Mengacu hasil Laporan Akuntan Independen Hadori Sugiarto Adi & Rekan untuk tahun buku yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2014, hasil Laporan Evaluasi Kinerja PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai berikut:

- Penilaian Kinerja Capaian Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) tahun buku 2014 dalam aspek:
 - Capaian Target Pendapatan Usaha
 - Capaian Target Beban Pokok Pendapatan
 - Capaian Target Beban Usaha
 - Capaian Target Laba Bersih Perusahaan
 - Capaian Target Posisi KeuanganCapaian tersebut mengacu kepada RKAP tahun buku 2014 yang telah mendapat pengesahan dalam Rapat Umum Pemegang Saham.
- Penilaian Tingkat Kesehatan Perusahaan tahun buku 2014, yang mengacu kepada Keputusan Menteri BUMN No. KEP-100/MBU/2002. Sesuai keputusan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) dikelompokkan dalam perusahaan Infrastruktur.

Dalam pelaksanaan evaluasi kinerja, metode yang dilakukan meliputi:

- Penelaahan Ulang;
- Verifikasi dan Konfirmasi;
- Perhitungan Ulang;
- Interpretasi atas dasar Data dan Informasi, dan
- Analisis.

Adalah tanggung jawab dari manajemen perusahaan untuk menetapkan ukuran dan indikator yang akan menghasilkan nilai kinerja perusahaan sepenuhnya. Evaluasi ini dimaksudkan untuk mendapatkan penilaian independen terhadap nilai kinerja yang telah disajikan perusahaan.

KAI GCG Achievements

- Corporate Health Score 90 (Categorized AA as Healthy)

Referring to the results of the Independent Accountant's Report Hadori Sugiarto Adi & Partners for the fiscal year ended December 31, 2014, the results of Performance Evaluation Report of PT Kereta Api Indonesia (Persero) as follows:

- Assessment of Performance Achievement on Company Work Plan and Budget (CBP) in the aspect of fiscal year 2014:
 - Achievement of Target of Operating Revenues
 - Achievement of Target of Cost of Revenue
 - Achievement of Target of Operating Expenses
 - Achievement of Target of Company's Net Profit
 - Achievement of Target of Financial PositionThe achievements refer to the CBP year 2014 and was approved by the General Meeting of Shareholders.
- Evaluation of Corporate Health fiscal year 2014, which refers to the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. KEP-100/MBU/2002. Based on the decree, PT Kereta Api Indonesia (Persero) is classified as infrastructure company.

In the implementation of the performance evaluation, the methods include:

- Review
- Verification and Confirmation
- Re-calculation
- Interpretation of Baseline data and information
- Analysis

It is the responsibility of the management of the company to establish the measurement and indicators that will generate overall value for the company's performance. This evaluation is intended to obtain an independent assessment of the value of the company's performance that has been presented.

Tata Kelola Keberlanjutan

Sustainable Governance

Kinerja Tingkat Pencapaian Target RKAP untuk tahun 2014 & Tingkat Pertumbuhan tahun 2014 dibanding tahun 2013 adalah:

Performance Rate of RKAP Achievement in 2014 and Growth Rate in 2014 compared to 2013

| Indikator Capaian Achievement indicators | Capaian 2014 2014 Achievement | Tingkat Pertumbuhan Growth Rate |
|---|----------------------------------|------------------------------------|
| Pendapatan Usaha Operating Revenues | 81,8% | 1,22 |
| Beban Pokok Pendapatan Cost of Revenue | 74,27% | 1,19 |
| Beban Usaha Operating Expenses | 125,86% | 1,14 |
| Laba Bersih Perusahaan Company's Net Profit | 114,86% | 1,168 |
| Posisi Keuangan (Total Aset) Financial Position (Total Assets) | 76,23% | 1,11 |

Sesuai kelompok BUMN Infrastruktur, tingkat kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) berada pada kategori SEHAT dengan kualitas AA, dengan rincian untuk tahun 2014 dan 2013 sebagai berikut:

Based on BUMN Infrastructure, PT Kereta Api Indonesia (Persero) categorized as Healthy with qualification of AA, with details on 2014 and 2013 as follows:

| Aspek Kinerja Performance Aspects | Bobot Weight | 2014 | 2013 |
|---|-----------------|---------------|---------------|
| Aspek Keuangan Financial Aspect | 50 | 43,0 | 35,5 |
| Aspek Operasional Operational Aspect | 35 | 33,0 | 34,2 |
| Aspek Administrasi Administrative Aspect | 15 | 14,0 | 15,0 |
| TOTAL | 100 | 90,0 | 84,7 |
| Kualifikasi Qualification | | AA | AA |
| Kategori Category | | SEHAT Healthy | SEHAT Healthy |

Kinerja PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2014 pada umumnya baik, meski target pendapatan usaha dalam RKAP 2014 tidak tercapai, namun perusahaan mampu melampaui target laba bersih tahun 2014.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) recorded a satisfactory performance overall in 2014, and while unable to achieve the 2014 RKAP target for operating revenue, the Company succeeded in exceeding the 2014 target for net income.

Kinerja tahun 2014 juga menunjukkan peningkatan dari tahun 2013. Tingkat kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) masuk dalam kualifikasi AA.

2014 performance also improved over those in 2013. PT Kereta Api Indonesia (Persero) qualified for AA rating in corporate health level.

- **Nilai Kriteria Penilaian Kinerja Unggul (KPKU)**
KAI telah menerapkan Kriteria Penilaian Kinerja Unggul (KPKU) yang bersifat mandatori dari Menteri BUMN. Skor penilaian KPKU yang diperoleh KAI pada tahun 2014 adalah 462,25 dalam kategori 'Early Improvement'.

- **Skor BUMN Bersih 8,35 (Sangat berkomitmen)**
PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengikuti program BUMN Bersih sesuai dengan Surat Edaran Menteri Badan Usaha Milik Negara No. SE-05/MBU/2013 Tentang Roadmap Menuju BUMN Bersih Tanggal 30 September 2013. Roadmap BUMN Bersih (RBB) bertujuan untuk meningkatkan kualitas penerapan tata kelola perusahaan yang baik (*good corporate governance/GCG*), baik secara administratif maupun substantif dan mewujudkan BUMN yang tangguh (profesional dan tahan goncangan/godaan), unggul (mengutamakan sistem, mutu, dan inovasi) serta bermartabat (bersih dari segala bentuk penyimpangan dan kecurangan termasuk korupsi).

Metode penilaian RBB dilakukan dengan melakukan survei persepsi terhadap semua pemangku kepentingan (*Stakeholder*) yang terdiri dari pekerja, pelanggan, rekanan (pemasok dan kontraktor) serta kalangan masyarakat yang relevan. Kriteria yang digunakan dalam survai/penilaian meliputi pelaksanaan pilar-pilar GCG: *transparency, accountability, responsibility, independency, dan fairness* sebagai landasan sistem manajemen mulai dari perencanaan sampai dengan pertanggungjawaban; komitmen untuk tidak melakukan segala bentuk *fraud/kecurangan*, termasuk di dalamnya segala bentuk tindakan korupsi, menerima dan memberikan suap/gratifikasi.

Pada *Roadmap BUMN Bersih* yang dilakukan pada tahun 2014 PT Kereta Api Indonesia mendapatkan nilai 83,50 dengan predikat "Sangat Berkomitmen". Penilaian dilakukan oleh Tim Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Perwakilan Provinsi Jawa Barat.

- **Result of the Criteria For Performance Excellence Assessment (KPKU)**

KAI have implemented the mandatory Criteria for Performance Excellence Assessment (KPKU) from Ministry of State-owned Enterprises. The assessment score of KPKU obtained by KAI in 2014 is 462.25 and categorized as 'Early Improvement'.

- **Clean SOE Score 8.35 (Very Committed)**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) participated in the BUMN Bersih (Clean SOE) program in accordance with the Letter of the Minister of State Owned Enterprises No. SE-05/MBU/2013 on Roadmap towards Clean SOEs dated September 30th, 2013. The Clean SOE Roadmap (RBB) aims to improve the quality of the application of good corporate governance (GCG), both administrative and substantive and to established strong SOE (professional and resilient), excellent (prioritizing on system, quality, and innovation) and dignified (free from all forms of manipulation including corruption and fraud).

The RBB valuation method conducted through survey of perceptions of all stakeholders including employees, customers, partners (suppliers and contractors) as well as the relevant community. The criteria used in the survey/assessment includes the implementation of the pillars of good corporate governance: transparency, accountability, responsibility, independence and fairness as the basis for management systems ranging from planning to accountability; a commitment not to carry out any form of fraud, including all forms of corruption, receiving and giving bribes/gratuities.

On the BUMN Bersih Roadmap conducted in 2014, PT Kereta Api Indonesia scored 83.50 with the title "Highly Committed". Assessment is done by a team of Financial and Development Supervisory Agency Representative of West Java Province.

Tata Kelola Keberlanjutan

Sustainable Governance

Penjelasan lebih rinci mengenai pelaksanaan tata kelola KAI dapat ditemui dalam Laporan Tahunan KAI 2014 bagian Tata Kelola Perusahaan.

A more detailed description of KAI corporate governance can be found in the Annual Report of KAI 2014 under Corporate Governance section.

Skor Asesmen GCG KAI

KAI GCG Assessment Score

Skor Asesmen PKPU KAI

KAI PKPU Assessment Score

2012  70,16

2013  83,19

2013  400,50

2014  84,00

2014  462,25

Pelibatan Pemangku Kepentingan

Stakeholders' Engagement



Keterlibatan pemangku kepentingan adalah bagian yang tidak terpisahkan dari strategi keberlanjutan. Libatkan juga memastikan KAI menanggapi dengan secara serius risiko, peluang yang ada, maupun isu-isu yang tengah berkembang dalam menjalankan operasional bisnisnya. Hal ini sangat membantu kami untuk menjelaskan prioritas dan mengembangkan kebijakan yang tepat, karena PT Kereta Api Indonesia mempunyai *motto* "Anda Adalah Prioritas Kami". Dari pemangku kepentingan kami juga memperoleh wawasan mengenai cara pemangku kepentingan eksternal memandang kinerja kami dalam isu-isu keberlanjutan.

[G4-25]

Pemangku kepentingan utama PT Kereta Api Indonesia (Persero) meliputi, pekerja, pengguna jasa, investor, masyarakat, lembaga swadaya masyarakat (LSM), badan-badan sektor dan industri, pemasok, regulator dan pemerintah. Kami menggunakan berbagai pendekatan untuk terlibat secara dengan mereka baik secara aktif maupun pasif, seperti:

- Diskusi kelompok terarah
- Diskusi bertema dan wawancara langsung untuk melibatkan para pemangku kepentingan kami sepanjang tahun, dan
- Survei seputar loyalitas pengguna jasa kereta api dan keterikatan pekerja untuk memahami maupun mengatasi berbagai isu yang penting bagi keberhasilan jangka panjang. [G4-26]

Pada era keterbukaan informasi KAI selalu mempublikasikan berbagai layanan informasi seperti kebijakan strategis, isu-isu penting seputar kesinambungan, dan lain-lain melalui website yang disampaikan kepada para pemangku kepentingan.

Stakeholders' engagement is an integral part of corporate sustainability strategy. The involvement also ensures KAI to respond to serious risks, existing opportunities, as well as emerging issues in running its business operations. This really helped us to clarify priorities and develop appropriate policies, since PT Kereta Api Indonesia has the motto "You Are Our Priority". From stakeholders, we also gain insight on how external stakeholders view our performance in sustainability issues. [G4-25]

The main stakeholders of PT Kereta Api Indonesia (Persero) includes, employees, service users, investors, communities, non-governmental organizations (NGOs), the institutions and industrial sectors, suppliers, regulatory bodies and governments. We use various approaches to engage with them either actively or passively, through:

- Focus Group Discussion
- Thematic discussion and direct interview to involve our stakeholders in our business the whole year
- Survey about the train service user loyalty and employee engagement to understand and address the various issues that are important for long term success. [G4-26]

In the era of information disclosure by KAI continues to publish various information services such as strategic policy, important issues related to sustainability, and others through the website communicated to stakeholders.

Tata Kelola Keberlanjutan

Sustainable Governance

| Pemangku Kepentingan Stakeholders [G4-24] | Pendekatan keterlibatan Approach [G4-26][G4-27] |
|---|--|
| Pekerja Employee | <ul style="list-style-type: none"> Survei tahunan keterlibatan pekerja, Annual employee engagement survey E-office PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai media informasi berita, dokumen perusahaan, forum diskusi sumbang saran, profil data pekerja, fasilitas akses pembelian tiket pekerja dan sebagainya. E-office of PT Kereta Api Indonesia (Persero) as news information medium, company documents, discussion forum for inputs, employees' database profile, access facilities employees' ticket purchase and so on Millis broadcast melalui email untuk pekerja sampai dengan Direksi seputar aktivitas terupdate seperti kebijakan Direksi yang harus segera ditindaklanjuti untuk menghindari risiko kerugian perusahaan lebih besar lagi, dan sebagainya. Broadcast Milist through emails from employees to Board of Directors regarding updated activities such as followed-up Directors policies to avoid the company's risk of greater losses, and so on. Program Diklat Fungsional sesuai dengan tugas dalam rangka meningkatkan profesional pekerja. Functional Training Program related to employees' tasks in order to improve professional employees. Serikat Pekerja Kereta Api (SPKA) Railway Workers Union Kerja sukarela oleh pekerja Employees voluntary works |
| Pengguna Jasa Kereta Api Railway service users | <ul style="list-style-type: none"> Survei Kepuasan pelanggan tahunan Annual customer satisfaction survey Penelusuran keluhan pelanggan dan menganalisis permasalahannya sebagai bahan tindak lanjut penyelesaiannya. Search and analyze customer's complaints as a follow-up for problem solving. Penelusuran dan menganalisis pelanggan potensial. Search and analyze the potential customers. |
| Investor Investors | <ul style="list-style-type: none"> Pertemuan tatap muka untuk menyampaikan program-program PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan isu-isu terkini terkait perkembangan bisnis dimasa yang akan datang. Face-to-face meetings to deliver programs of PT Kereta Api Indonesia (Persero) and current issues related to business development in the future. Grup Fokus yang diharapkan dapat menyelesaikan berbagai masalah sehingga diperoleh kesepakatan yang terbaik bagi investor maupun PT Kereta Api Indonesia (Persero) secara berkesinambungan dengan tidak ada yang dirugikan. Focus groups that are expected to solve various problems in order to obtain continuous the best decisions for investors and PT Kereta Api Indonesia (Persero) in favors for everyone. Roadshow, sehingga para investor bisa melihat langsung kinerja perusahaan yang sedang berjalan dan mau melihat program-program PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada masa yang akan datang dan berminat berkontribusi mengenai pendanaannya dengan prinsip saling menguntungkan. Roadshow, so that investors can see directly the ongoing performance of the company and if they want to see the future programs of PT Kereta Api Indonesia (Persero) and would like to contribute to the funding of the principle of mutual benefit. |
| Masyarakat Community | <ul style="list-style-type: none"> Jejaring sosial dan keterlibatan, termasuk peluncuran produk pembelian tiket secara online, Cetak Tiket Mandiri, Mesin E-Kiosk. Social networking and engagement, including the launch of the product of online purchase tickets, Automatic Ticket Printer, E-Kiosk Machine. Kerja sama dengan badan-badan multilateral dan mitra LSM utama untuk menjalankan program-program Corporate Social Responsibility (CSR) Cooperation with multilateral agencies and NGO partners to implement the Corporate Social Responsibility (CSR) programs Pertemuan tatap muka, melakukan sosialisasi terkait Aset milik PT Kereta Api Indonesia (Persero), ketertiban berlalu lintas di perlintasan rel kereta api, dan lain-lain. Face to face meetings, dissemination of information related to assets owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero), traffic order at railroad crossings, etc. Kerja bakti bersama mengatasi permasalahan lingkungan dan sebagainya. Working together to overcome environmental problems and so on. |

| Pemangku Kepentingan Stakeholders [G4-24] | Pendekatan keterlibatan Approach [G4-26][G4-27] |
|---|--|
| LSM NGO | <ul style="list-style-type: none"> Pertemuan tatap muka sehingga LSM dapat memberikan fungsi kontrol kinerja operasi perusahaan yang akan dijadikan sebagai bahan perbaikan kinerja perusahaan dimasa-masa yang akan datang secara konsisten dan berkesinambungan. Face-to-face meeting so that NGOs can provide functions control of operating performance of companies that will be used as a company's feedback material for future performance improvement consistently and continuously. |
| Badan-badan industri/Pemasok Industrial institutions/suppliers | <ul style="list-style-type: none"> Rapat bersama terkait kebutuhan Perusahaan terhadap persedian barang/jasa yang dibutuhkan dalam operasional perusahaan sehingga terjadinya kesepakatan-kesepakatan untuk standardisasi produk maupun layanan yang sesuai dengan kinerja perusahaan yang terbaik secara berkesinambungan. Joint meetings related to the Company's need to supply of goods/services that are required in the operation of the company so that the agreements to standardize the products and services that fit best with the company's performance on an ongoing basis. Partisipasi aktif dari Pemasok dalam menawarkan produk yang sesuai dengan kualitas yang terbaik dalam rangka mendukung kinerja operasional perusahaan. Active participation from suppliers in offering their products that comply with the best quality in order to support the company's operational performance. |
| Badan Pengatur Regulatory Body | <ul style="list-style-type: none"> Rapat bersama Regulator membahas kebutuhan prasarana yang pas dan sesuai yang dibutuhkan dalam rangka mendukung operasional perkeretaapian Indonesia. Joint meetings with regulators to discuss the needs of fit and appropriate infrastructure in order to support the operation of railways in Indonesia. Komunikasi tertulis secara rutin yang diharapkan terjadi <i>update</i> data atas isu-isu perkembangan kebutuhan pengguna jasa yang harus segera ditindaklanjuti dengan kebijakan bersama. Written communication is expected to occur regularly to update the data on issues of the development needs of service users that should be immediately followed up with a common policy. Implementasi aktif mengenai persyaratan regulatori dalam operasional perkeretaapian dan keterlibatan dalam proses pengawasan operator. Active implementation of the regulatory requirements in railway operations and involvement in the regulatory process operator. |
| Pemerintah Government | <ul style="list-style-type: none"> Pertemuan tatap muka dengan Pemerintah Daerah sehingga terjadi sinergi dengan perkembangan pembangunan pemerintah setempat dan kebijakan PT Kereta Api Indonesia (Persero) seperti pemanfaatan aset-aset, permasalahan asongan, penjagaan aset, permasalahan perlintasan sebidang tak terjaga, dan lain-lain. Face to face meetings with local governments to maintain synergy with the development of local government and policy of PT Kereta Api Indonesia (Persero) such as how to utilize assets, how to deal with peddlers, custody of assets, problems of unguarded railway crossings, etc. Komunikasi tertulis dan lisan secara rutin sebagai <i>update</i> kebijakan pemerintah terkini yang terkait dengan kebijakan PT Kereta Api Indonesia (Persero). Written and oral communication as an update on a regular basis on the latest government policy related to the policy of PT Kereta Api Indonesia (Persero). |

Tata Kelola Keberlanjutan

Sustainable Governance

Komunitas Kereta Api

KAI sangat membuka diri dalam mengakomodasi keterlibatan dan aktivitas dari berbagai komunitas yang terkait dengan kereta api. Terdapat beberapa komunitas kereta api yang telah menjadi mitra aktif KAI. Para komunitas tersebut berperan besar sebagai pengamat, pemberi masukan, bahkan berpartisipasi secara aktif dalam berbagai kegiatan pelayanan yang diberikan Perseroan.

Kami sangat menghargai partisipasi komunitas kereta api. Rasa memiliki dari komunitas terhadap kereta api adalah sebuah modal sosial yang sangat bermanfaat bagi KAI. Hubungan baik dengan komunitas kereta api telah dan akan terus dilakukan.

Railway Community

KAI is very open to accommodate the involvement and activity of various communities related to the railway. There are several railway communities that have become an active partner of KAI. These communities play a major role as observer, providing feedback, and even participate actively in the various activities provided Company.

We greatly appreciate the participation of the railway community. Ownership of the community towards the railway is a very useful and considers as social capital for KAI. Good relationship with the community train has and will continue to do.

| No | Nama Komunitas Name of Community | Aktivitas Komunitas yang membantu pelayanan KAI Community activities that support KAI services |
|----|-------------------------------------|--|
| 1 | Edan Sepur | Membantu pelaksanaan angkutan Lebaran di stasiun-stasiun Assist the implementation of Lebaran transport in stations |
| 2 | KRL Mania | Membantu sosialisasi kebijakan KRL serta memberikan berbagai masukan kepada KAI. Helps disseminate the KRL policy and provide a wide range of inputs to KAI. |
| 3 | Nebengers | Penghijauan di kawasan stasiun Greening program in the surrounding stations |
| 4 | Railfans | Membantu pelaksanaan posko angkutan Lebaran dan natal, dan membantu sosialisasi keselamatan Assist the implementation of the Lebaran and Christmas transport posts, and help disseminate safety information |
| 5 | Pramekers | Aksi Sosial untuk para pengguna Prameks Social action for Prameks users |
| 6 | Komuter | Sosialisasi keselamatan di pintu perlintasan Socialization on safety at crossings |



Tentang Laporan Keberlanjutan KAI

*About KAI Sustainability
Report*



Laporan Keberlanjutan KAI 2014 ini merupakan Laporan Keberlanjutan yang pertama kali diterbitkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero), selanjutnya Laporan Keberlanjutan akan kami terbitkan setiap tahun. Tujuan Perseroan menerbitkan laporan ini adalah untuk mengkomunikasikan upaya yang dilakukan KAI dalam mengelola kinerja keberlanjutan Perseroan di bidang ekonomi, sosial dan lingkungan.

This KAI Sustainability Report is the first Sustainability Report published by PT. Kereta Api Indonesia (Persero), on which we plan to publish the report annually. The Company publishes this report to communicate the efforts made by KAI in managing the Company's sustainability performance in the areas of economic, social and environmental.

Laporan ini disusun dengan menggunakan Panduan Pelaporan Keberlanjutan dari *Global Reporting Initiatives* Generasi 4 (GRI-G4). Pada pelaporan yang pertama ini KAI menyajikan laporan keberlanjutan yang bersesuaian dengan GRI-G4 dengan pilihan opsi ‘inti’.

Data dan informasi yang disajikan dalam laporan ini merupakan komplementer dari Laporan Tahunan KAI 2014. Laporan Keberlanjutan KAI 2014 difokuskan pada pengelolaan keberlanjutan di kegiatan perkeretaapian. [G4-17]

Pemilihan Topik Pembahasan

Laporan Keberlanjutan KAI 2014 memuat kinerja KAI dan Anak Perusahaan. Perseroan memiliki enam anak perusahaan yang memberikan jasa yang terkait dengan angkutan kereta api. Pada dasarnya bidang usaha anak perusahaan tersebut bersinergi dengan bisnis utama (*core business*) KAI.

[G4-17]

This report was prepared with reference to the Global Reporting Initiative (GRI) Sustainability Report Guidelines Generation 4 (GRI-G4). In this first report, KAI presents the report “in accordance with” to GRI-G4 with the “core” option.

Data and information presented in the report is complementary to the KAI Annual Report 2014. This KAI Sustainability Report 2014 is focusing on the sustainability aspects of the railway. [G4-17]

Selecting the Materiality Topics

The KAI Sustainability Report 2014 presents the performance of KAI and its subsidiaries. The Company holds six subsidiaries that provide services related to the railway transport. Basically all business of subsidiaries are related to the core business of KAI. [G4-17]

| No | Nama Perusahaan Name of Company | Bidang Usaha Business Sector [G4-17] | Tahun Didirikan Year of Establishment | Kepemilikan KAI (%) Ownership of KAI (%) |
|----|------------------------------------|--|--|---|
| 1 | PT Reska Multi Usaha | Restoran & Cafe, Catering, dan Parkir Restaurant& Cafe, Catering and Parking Services | 2003 | 95,01% |
| 2 | PT Railink | Pengusahaan kereta api bandara The utilization of the airport train | 2006 | 65% |
| 3 | PT KAI Commuter Jabodetabek | Pengusahaan kereta api commuter Jabodetabek Jabodetabek commuter railway concession | 2008 | 99,78% |
| 4 | PT KA Pariwisata | Pariwisata berbasis kereta api Railway-based tourism | 2010 | 99,90% |
| 5 | PT KA Logistik | Layanan distribusi dan logistik berbasis kereta api Railway based distribution and logistics services | 2009 | 99,90% |
| 6 | PT KA Properti Manajemen | Pengelolaan aset dan properti perkeretaapian Asset management and property railways | 2009 | 99,90% |

Tentang Laporan Keberlanjutan KAI

About KAI Sustainability Report

Dalam menyusun Laporan Keberlanjutan ini, KAI mengidentifikasi topik pembahasan berdasarkan topik dan aspek yang material. Proses identifikasi topik pembahasan dilakukan dengan mempertimbangkan pandangan dan masukan dari pemangku kepentingan utama KAI. Pada setiap pembahasan kami memberikan penjelasan konteks keberlanjutan terhadap keberlanjutan KAI.

[G4-18]

Terdapat 16 topik pembahasan yang material yang telah diidentifikasi yang disajikan dalam Laporan Keberlanjutan KAI 2014. Pemilihan topik pembahasan dalam laporan ini ditetapkan berdasarkan dua faktor pertimbangan utama, yaitu tingkat kepentingan aspek terhadap keberlanjutan perusahaan dan pandangan maupun perhatian dari para pemangku kepentingan KAI.

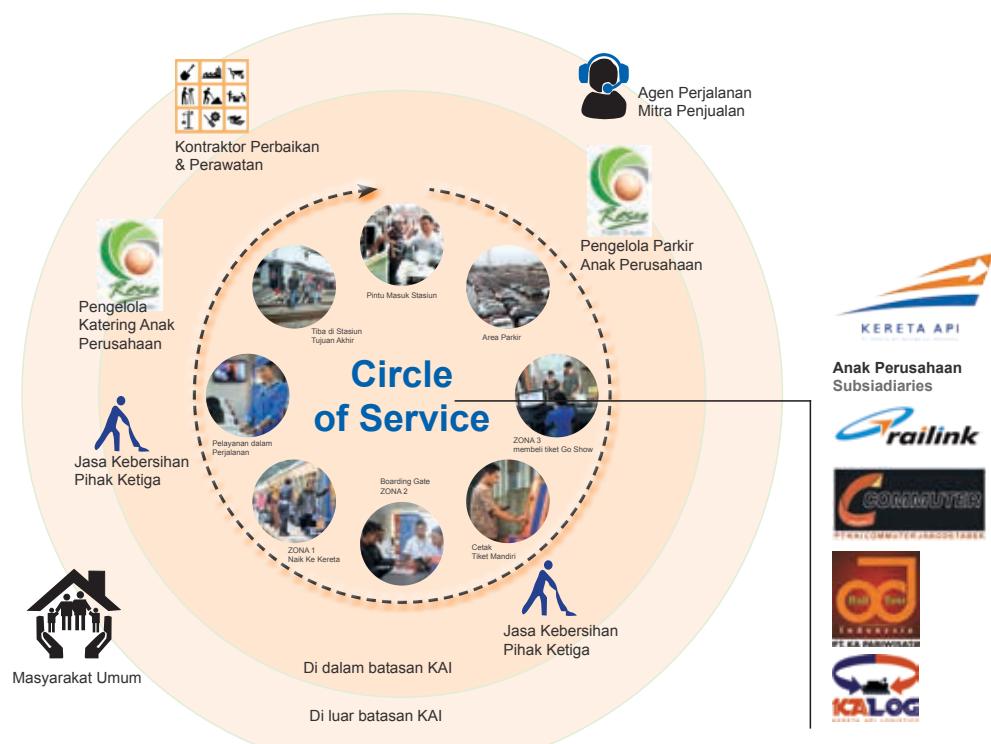
Rantai Pasokan KAI [G4-12]

In developing this Sustainability Report, KAI identified the topic of discussion by topic and material aspects. The identification process was done by considering the topic of discussion of the views and input from key stakeholders KAI. At any discussion of sustainability context we provide an explanation for the sustainability of KAI.

[G4-18]

There are 16 material topics of discussion that have been identified and presented in the Sustainability Report 2014. The selection of KAI topic of discussion in this report was defined by two main considerations factors, namely the level of importance on sustainability aspects of the company and the views and the attention of the stakeholders of KAI.

Value Chain of KAI [G4-12]



| No | Topik/Aspek Material [G4-19] Topic/Material Aspects [G4-19] | Di dalam Batasan KAI [G4-20] Inside KAI [G4-20] | Di luar Batasan KAI [G4-21] Outside KAI [G4-21] | Konteks Keberlanjutan Sustainability Context |
|----|--|--|--|--|
| 1. | Kinerja Ekonomi Economic Performance | √ | - | KAI menjaga pertumbuhan untuk memberikan nilai tambah bagi para pemegang saham dan berkontribusi dalam pembangunan nasional dan kesejahteraan masyarakat Indonesia. KAI sustains its growth to provide added value for shareholders and to contribute to national development and welfare of Indonesian society. |
| 2. | Pengelolaan Aset Asset Management | √ | - | KAI memiliki aset (terutama properti) yang sangat besar. Pengelolaan aset akan memastikan teroptimalkannya kontribusi aset terhadap kinerja ekonomi dan operasional perusahaan. KAI's assets (mainly property) are very large. Asset management will ensure optimum asset contribution to the economic and operational performance of the company. |
| 3. | Pengelolaan <i>Public Service Obligation</i> (PSO), <i>Infrastructure Maintenance and Operations</i> (IMO), dan <i>Track Access Charge</i> (TAC). Management of PSO, IMO and TAC | √ | - | Sebagai perusahaan milik negara, KAI wajib menjalankan misi sebagai perusahaan yang menyediakan jasa bagi masyarakat. As a state-owned company, KAI shall carry out the mission as a company providing services to the community. |
| 4. | Inovasi Innovation | √ | - | KAI terus berupaya menjadi perusahaan modern, memiliki teknologi terkini, dan berkelas dunia. Inovasi merupakan syarat mutlak untuk mewujudkan tujuan tersebut. KAI continues striving to be a world class modern enterprise, with the latest technology. Innovation is necessary to realize these goals. |
| 5. | Keselamatan Safety | √ | √ | Pengelolaan keselamatan dan risiko merupakan prioritas utama di KAI. Safety and risk management is a top priority at KAI. |
| 6. | Ketepatan Waktu Kedatangan dan Keberangkatan Punctuality of Departure and Arrival | √ | - | Secara eksplisit, ketepatan waktu, pelayanan, dan kenyamanan tertulis dalam misi perusahaan yang harus dicapai oleh seluruh insan KAI. Explicitly, Punctuality, Service, and Comfort are written in the company's mission to be achieved by all elements of KAI. |
| 7. | Pelayanan Pelanggan Customer Service | √ | - | Selama beberapa tahun terakhir pelayanan yang diberikan oleh KAI telah meningkat secara signifikan. Perusahaan terus berusaha keras meningkatkan pelayanan pelanggan untuk meningkatkan brand image. Over the last few years the services provided by KAI has increased significantly. The company continues to strive to improve customer service to increase the brand image. |
| 8. | Kenyamanan Pelanggan Customer Comfort | √ | - | Kenyamanan pelanggan menjadi salah satu faktor penentu loyalitas pelanggan terhadap KAI. Customer's comfort becomes a determining factor of customer loyalty to KAI. |

Tentang Laporan Keberlanjutan KAI

About KAI Sustainability Report

| No | Topik/Aspek Material [G4-19] Topic/Material Aspects [G4-19] | Di dalam Batasan KAI [G4-20] Inside KAI [G4-20] | Di luar Batasan KAI [G4-21] Outside KAI [G4-21] | Konteks Keberlanjutan Sustainability Context |
|-----|---|--|--|--|
| 9. | Kinerja operasional Operational Performance | √ | - | Kinerja operasional merupakan cermin kesehatan sarana dan prasarana perusahaan. Customer's comfort becomes a determining factor of customer loyalty to KAI. |
| 10. | Konsumsi Energi dan efisiensi energi Energy consumption and efficiency | √ | - | Energi merupakan salah satu sumber daya utama operasional KAI. Efisiensi energi mengurangi biaya operasional Perusahaan dan mengurangi emisi gas rumah kaca. Energy is one of the main resources that support the operational KAI. Energy efficiency reduces operating costs of the Company and reduces greenhouse gas emissions. |
| 11. | Emisi Gas Rumah Kaca Green house gas emission | √ | - | Penggunaan energi yang besar sangat relevan dengan emisi gas rumah kaca. The use of large amount of energy is very relevant to greenhouse gas emissions. |
| 12. | Pengelolaan limbah Management of waste | √ | - | Penurunan jejak lingkungan terus dilakukan perusahaan untuk mengurangi beban terhadap lingkungan dan meningkatkan hubungan dengan masyarakat sekitar. A decrease in the company's environmental footprint continues to reduce the burden on the environment and improve relationships with surrounding communities. |
| 13. | Pengelolaan Sumber Daya Manusia Human Resources Management | √ | - | Sumber daya manusia (SDM) merupakan tulang punggung di KAI. SDM merupakan penggerak utama keberlanjutan bisnis perusahaan. Human resources (HR) are the backbone of KAI. HR is a major driver of the company's business sustainability. |
| 14. | Alih Daya Outsourcing | √ | √ | Agar semakin fokus terhadap bisnis utama dan untuk berkontribusi terhadap penyerapan tenaga kerja, KAI melakukan program alih daya untuk beberapa jenis pekerjaan. In order to further focus on its core business and to contribute to employment, KAI uses outsources to some of its work. |
| 15. | Tata Kelola Governance | √ | - | Tata kelola, etika dan integritas merupakan dasar untuk pertumbuhan KAI yang sehat dan berkelanjutan. Governance, ethics and integrity are the foundation for the healthy and sustainable growth of KAI. |
| 16. | Tanggung Jawab Sosial Perusahaan Corporate Social Responsibility (CSR) | √ | √ | Keharmonisan hubungan perusahaan dengan para pemangku kepentingan merupakan salah satu kunci mencapai keberlanjutan perusahaan. Companies harmonious relationship with stakeholders is a key achieve corporate sustainability. |

Profil KAI

KAI Profile

| Nama Perusahaan Name of Company | PT Kereta Api Indonesia (Persero) | [G4-3] |
|---|---|--------|
| Bidang Usaha Business Sector | Pelayanan Jasa Transportasi Perkeretaapian | [G4-4] |
| Alamat Kantor Pusat Head Office Address | Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung 40117 Indonesia | [G4-5] |
| Nomor Telepon Phone Number | (022) 4230031, 4230039, 4230054 | |
| Nomor Faks Fax Number | (022) 4203342 | |
| E-mail | esd@kereta-api.co.id; humaska@kereta-api.co.id kontak_pelanggan@kereta-api.co.id | |
| Website | www.kereta-api.co.id | |
| Contact Center | (021) 121 | |
| Negara tempat Operasi Country Operation | 1 (satu) - Indonesia | [G4-6] |
| Status Perusahaan Company Status | Perseroan yang merupakan Perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) | [G4-7] |
| Kepemilikan Ownership | 100% dimiliki oleh Negara Republik Indonesia | |
| Pembentukan Perseroan Date of Establishment | 1 Juni 1999 | |
| Akta Pendirian Deed of Incorporation | 1 Juni 1999 sesuai Akta Notaris Imas Fatimah, S.H., Sp.N., No. 2 Disahkan Menteri Kehakiman Republik Indonesia melalui Surat Keputusan tanggal 1 Oktober 1999 No. C-17171 HT.01.01.TH.99 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tanggal 14 Januari 2000 No. 4 Tambahan No. 240/2000. | |
| Modal Dasar Authorized Capital | Rp9.880.000.000.000 | |
| Modal Ditempatkan & Disetor Penuh Issued and fully paid capital | Rp3.296.547.000.000 | |

Tentang Laporan Keberlanjutan KAI

About KAI Sustainability Report

Skala Usaha KAI [G4-9]

Business Scale KAI [G4-9]

| No | Deskripsi Description | Satuan Unit | 2014 |
|----|--|------------------------|--------|
| 1. | Jumlah Pekerja Number of Employee | Orang (person) | 25.566 |
| 2. | Jumlah Operasi Number of Operations | Daerah Operasi (unit) | 9 |
| | | Divisi Regional (unit) | 3 |
| | | Balai Yasa (unit) | 6 |
| 3. | Volume total barang diangkut Total volume of cargo carriage | Juta ton | 30,69 |
| 4. | Jumlah total penumpang diangkut Total number of passenger | Juta orang | 280,35 |
| 5. | Penjualan Bersih Net Sales | Rp miliar | 10.480 |
| 6. | Jumlah Aset Total Asset | Rp miliar | 16.894 |
| 7. | Jumlah Liabilitas dan Ekuitas Total Liability and Equity | Rp miliar | 16.894 |

Keanggotaan Organisasi dan Asosiasi [G4-16]

Membership of Organization and Associations [G4-16]

| No | Nama Organisasi Name of Organization | Posisi KAI atau Pejabat KAI dalam Kepengurusan Organisasi KAI or Official Position of KAI in Management of Organizations |
|----|---|--|
| 1 | Contact Center Indonesia | Anggota Member |
| 2 | CareTerrace, Service Quality Club Indonesia | Anggota Member |
| 3 | Markplus | Anggota Member |
| 4 | Atkaindo - Asosiasi Transportasi Kereta Api Indonesia | Pendiri dan Pengurus Founder and Official |
| 5 | FHCI – Forum Human capital Indonesia | Anggota Member |
| 6 | iCIO Community | Anggota Member |
| 7 | FORTI BUMN | Anggota Member |
| 8 | ARCEO – Asean Railway | Anggota Member |
| 9 | APHTRO - The Asia Pacific Heritage and Tourist Rail Organization | Anggota Member |
| 10 | FKSPI – Forum Komunikasi Satuan Pengawas Intern | Anggota Member |
| 11 | Persatuan Angkat Berat, Binaraga, Angkat Besi Seluruh Indonesia (PB PABBSI) | Pembina Advisor |
| 12 | Marching Band Locomotive | Pembina Advisor |
| 13 | Locomotive Athletic Club Salatiga | Pembina Advisor |
| 14 | Continues Improvement Community (CIC) | Anggota Member |
| 15 | ARA - Australasian Railway Association | Anggota (sampai dengan Juni 2014) Member (as of June 2014) |
| 16 | International Transport workers Federation | Serikat Pekerja Kereta Api sebagai Anggota SPKA as of Member |

| No | Nama Organisasi Name of Organization | Posisi KAI atau Pejabat KAI dalam Kepengurusan Organisasi KAI or Official Position of KAI in Management of Organizations |
|----|--|--|
| 17 | International Transport Federation (ITF) | Heity Ariaty (SPKA Secretary General) as Women's Committee, Coordinator Representative for Asia Pacific (ASEAN Region) |
| 18 | Federasi Serikat Pekerja Sinergi BUMN | Heity Ariaty (Sekretaris Jenderal SPKA) sebagai seksi pemberdayaan perempuan |
| 19 | Federasi Serikat Pekerja BUMN | Safriadi (Ketua Umum SPKA) sebagai koordinator wilayah Jawa Barat |
| 20 | Konfederasi Serikat Pekerja BUMN | Safriadi (Ketua Umum SPKA) sebagai seksi advokasi |
| 21 | Forum Humas BUMN | Humas KAI |

Profil Laporan

Periode pelaporan: [G-28]

1 Januari 2014 – 31 Desember 2014

Tanggal laporan sebelumnya: [G4-29]

Pertama kali terbit

Periode Pelaporan: [G4-30]

Tahunan

Kontak untuk Laporan ini: [G4-31]

Humas Kantor Pusat KAI

Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung

Tel. (022) 4230031

Panduan pelaporan [G4-32]:

Bersesuaian dengan GRI G4 dengan opsi ‘inti’.

Laporan ini diverifikasi internal, tidak diperiksa oleh *external assurance*. [G4-33]

Semua data finansial merupakan data diaudit sebagaimana dicantumkan dalam Laporan Tahunan KAI 2014.

Report Profile

Reporting Period [G-28]

January 2014 – 31 December 2014

Date of Previous Report [G4-29]

First report

Reporting Period [G4-30]

Annually

Contact for the Report [G4-31]

Humas Kantor Pusat KAI

Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung

Tel. (022) 4230031

Reporting guidelines [G4-32]:

“In Accordance “ to GRI G4 with the option ‘core’.

This report is verified internally, not examined by external assurance. [G4-33]

All financial data is the data audited as stated in the KAI Annual Report 2014.

Tentang Laporan Keberlanjutan KAI

About KAI Sustainability Report

Indeks GRI [G4-32]

| Pengungkapan Standar Umum | | Halaman (atau Referensi) Page Number (or Reference) | General Standard Disclosures |
|---|---|--|---|
| ANALISIS DAN STRATEGI | | 2-7 | STRATEGY AND ANALYSIS |
| G4-1 | Pernyataan dari manajemen puncak | 28-36 | Statement from the most senior decision-maker |
| PROFIL ORGANISASI | | | ORGANIZATIONAL PROFILE |
| G4-3 | Nama organisasi | 163 | Name of the organization |
| G4-4 | Merek, produk, dan jasa utama | 163 | Primary brands, products, and services |
| G4-5 | Lokasi kantor pusat | 163 | Location of headquarters |
| G4-6 | Jumlah negara tempat operasi | 163 | Number of countries where operates |
| G4-7 | Sifat kepemilikan dan badan hukum | 163 | Nature of ownership and legal form |
| G4-8 | Pasar yang dilayani | 14-15 | Markets served |
| G4-9 | Skala organisasi | 164 | Scale of the organization |
| G4-10 | Jumlah pekerja | 135-137 | Number of employees |
| G4-11 | Pekerja yang dicakup dalam perjanjian bersama | 100% | Employees covered by collective bargaining agreements |
| G4-12 | Rantai pasokan organisasi | 160 | Organization's supply chain |
| G4-13 | Perubahan signifikan selama periode pelaporan | Laporan Pertama First Report | Significant changes during the reporting period |
| G4-14 | Prinsip kehati-hatian | 84 | Precautionary approach or principle |
| G4-15 | Perjanjian, prinsip, atau inisiatif lainnya yang diadopsi | Tidak Ada Not Available | Externally developed charters, principles, or other initiatives endorsed |
| G4-16 | Keanggotaan asosiasi | 164 | Memberships of associations |
| ASPEK MATERIAL DAN BATASANNYA YANG TERIDENTIFIKASI | | | IDENTIFIED MATERIAL ASPECTS AND BOUNDARIES |
| G4-17 | Entitas yang dicakup dalam laporan keuangan konsolidasian | 159 | Entities included in the organization's consolidated financial statements |
| G4-18 | Proses untuk menetapkan isi laporan | 160 | Process for defining the report content |
| G4-19 | Aspek material yang teridentifikasi | 161-163 | Material Aspects identified |
| G4-20 | Batasan aspek yang di dalam organisasi | 161-163 | Aspect Boundary within the organization |
| G4-21 | Batasan aspek yang di luar organisasi | 161-163 | Aspect Boundary outside the organization |
| G4-22 | Pernyataan ulang atas informasi yang disajikan dalam laporan sebelumnya | Laporan Pertama First Report | Restatements of information provided in previous reports |
| G4-23 | Perubahan penting dibandingkan periode pelaporan sebelumnya | Laporan Pertama First Report | Significant changes from previous reporting periods |
| PELIBATAN PEMANGKU KEPENTINGAN | | | STAKEHOLDER ENGAGEMENT |
| G4-24 | Daftar kelompok pemangku kepentingan | 154-155 | List of stakeholder groups |
| G4-25 | Dasar identifikasi dan pemilihan pemangku kepentingan | 153 | Basis for identification and selection of stakeholders |
| G4-26 | Pendekatan untuk melakukan pelibatan pemangku kepentingan | 153 | Approach to stakeholder engagement |
| G4-27 | Topik dan perhatian utama | 154-155 | Key topics and concerns |

| Pengungkapan Standar Umum | | Halaman (atau Referensi) Page Number (or Reference) | General Standard Disclosures |
|----------------------------------|---|--|---|
| PROFIL LAPORAN | | | REPORT PROFILE |
| G4-28 | Periode pelaporan | 165 | Reporting period |
| G4-29 | Tanggal laporan paling terakhir | 165 | Date of most recent previous report |
| G4-30 | Siklus pelaporan | 165 | Reporting cycle |
| G4-31 | Poin Kontak | 165 | Contact point |
| G4-32 | Opsi 'kesesuaian dengan' | 165 | 'In accordance' option |
| G4-33 | Pemeriksaan eksternal atas laporan | 165 | External assurance for the report |
| TATA KELOLA | | | GOVERNANCE |
| G4-34 | Struktur dan komposisi tata kelola | 142 | Governance structure and composition |
| ETIK DAN INTEGRITAS | | | ETHIC AND INTEGRITY |
| G4-56 | Nilai-nilai, standar dan norma-norma perilaku | 17, 144 | Values, principles, standards and norms of behavior |

Tentang Laporan Keberlanjutan KAI

About KAI Sustainability Report

| PENGUNGKAPAN STANDAR SPESIFIK | | SPECIFIC STANDARD DISCLOSURE | |
|---|--|---|---|
| DMA dan Indikator | Nomor Halaman (atau Referensi) Page Number (or Reference) | Hal-hal yang Tidak Disajikan Omissions | DMA and Indicators |
| KATEGORI: EKONOMI CATEGORY: ECONOMY | | | |
| ASPEK MATERIAL: KINERJA EKONOMI | | | MATERIAL ASPECT: ECONOMIC PERFORMANCE |
| G4-DMA | 31 | - | G4-DMA |
| G4-EC1 Nilai ekonomi langsung | 53 | - | Direct Economic value |
| ASPEK MATERIAL: DAMPAK EKONOMI TIDAK LANGSUNG | | - | MATERIAL ASPECT: INDIRECT ECONOMIC IMPACT |
| G4-EC8 Dampak ekonomi tidak langsung yang signifikan, | 29, 42 | - | Significant indirect economic impacts |
| KATEGORI: LINGKUNGAN CATEGORY: ENVIRONMENT | | | |
| ASPEK MATERIAL: ENERGI | | | MATERIAL ASPECT: ENERGY |
| G4-DMA | 84 | - | |
| G4-EN1 Konsumsi Material | 86 | - | Material consumption |
| G4-EN3 Konsumsi energi | 88 | - | Energy consumption |
| G4-EN5 Intensitas energi | 89 | - | Energy Intensity |
| ASPEK MATERIAL: AIR | | | MATERIAL ASPECT: WATER |
| G4-DMA | 84 | - | |
| G4-EN8 Total pengambilan air berdasarkan sumber | Data komprehensif belum tersedia Comprehensive data not available | - | Total water withdrawal by source |
| ASPEK MATERIAL: EMISI | | | MATERIAL ASPECT: EMISSIONS |
| G4-DMA | 84 | - | |
| G4-EN15 Emisi GRK Langsung | 92 | - | Direct GHG Emissions |
| G4-EN16 Emisi GRK Tidak Langsung | 92 | - | Indirect GHG Emissions |
| ASPEK MATERIAL: EFLUEN DAN LIMBAH | | | MATERIAL ASPECT: EFFLUENTS AND WASTE |
| G4-DMA | 84 | - | |
| G4-EN22 Air limbah yang dibuang | Data komprehensif belum tersedia Comprehensive data not available | - | Water Discharge |
| KATEGORI: SOSIAL CATEGORY: SOCIAL | | | |
| SUB KATEGORI: PRAKTIK PERBURUHAN DAN PEKERJAAN YANG LAYAK | | | SUB CATEGORY: EMPLOYMENT AND DECENT WORK |
| ASPEK MATERIAL: KETENAGAKERJAAN | | | MATERIAL ASPECT: EMPLOYMENT |
| G4-DMA | 115 | | |
| G4-LA1 Tenaga Kerja Baru dan Turnover | 119 | | New Employee and Turnover |
| ASPEK MATERIAL: KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA | | | MATERIAL ASPECT: OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY |
| G4-DMA | 115 | | |
| G4-LA6 Kecelakaan Kerja | 69 | | Occupational Accident |

| PENGUNGKAPAN STANDAR SPESIFIK | | SPECIFIC STANDARD DISCLOSURE | |
|--|--|---|--|
| DMA dan Indikator | Nomor Halaman (atau Referensi) Page Number (or Reference) | Hal-hal yang Tidak Disajikan Omissions | DMA and Indicators |
| ASPEK MATERIAL: PELATIHAN DAN PENDIDIKAN | | | MATERIAL ASPECT: TRAINING AND EDUCATION |
| G4-DMA | 120 | - | |
| G4-LA10 Program Pelatihan dan Persiapan Pensiun | 120-122, 128 | | Training program and Career ending program |
| SUB KATEGORI: KEMASYARAKATAN | | | SUB CATEGORY: SOCIETY |
| ASPEK MATERIAL: MASYARAKAT LOKAL | | | MATERIAL ASPECT: LOCAL COMMUNITIES |
| G4-DMA | 100 | | |
| G4-SO1 Operasi dengan program pengembangan masyarakat | - | - | Operation with community development program |
| SUB KATEGORI: TANGGUNG JAWAB PRODUK | - | - | SUB CATEGORY: PRODUCT RESPONSIBILITY |
| ASPEK MATERIAL: KESEHATAN DAN KESELAMATAN PELANGGAN | | | MATERIAL ASPECT: CUSTOMER HEALTH AND SAFETY |
| G4-DMA | 59 | | |
| G4-PR Kecelakaan Kereta Api | 66 | | Train Accident |



Dicetak di atas kertas daur ulang

Laporan Keberlanjutan

Sustainability Report

2014

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)

Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1
Bandung 40117
PO Box 1163 Bandung 40000
Tel. : 022-4230031, 4230039
Fax. : 022-4203342 ext. 10039
Email : kontak_pelanggan@kereta-api.co.id
www.kereta-api.co.id