

TRANSFORMASI YANG BERKELANJUTAN UNTUK INDONESIA

Sustainable Transformation for Indonesia

Laporan Keberlanjutan 2015
Sustainability Report 2015







Transformasi yang Berkelanjutan untuk Indonesia

Untuk mendukung dan mewujudkan program pembangunan berkelanjutan, KAI berkomitmen untuk senantiasa menjaga keseimbangan aspek *triple bottom line* atau disebut 3P (*Profit, People, and Planet*) dalam menjalankan kegiatan operasional Perusahaan. KAI tidak hanya memperhatikan peningkatan kinerja keuangan dan operasional, namun juga memberikan perhatian penuh terhadap aspek-aspek sosial dan lingkungan.

Transformasi yang dijalankan Perusahaan adalah bertekad untuk terus melanjutkan dan menyempurnakan inovasi yang telah diciptakan pada hampir seluruh aspek Perusahaan. Inovasi tersebut, diharapkan dapat memberikan *value added* bagi pengguna jasa sehingga meningkatkan loyalitas masyarakat dalam menggunakan jasa perkeretaapian Indonesia secara berkelanjutan.

Pencapaian keberhasilan kinerja Perusahaan pada tahun ini, tidak terlepas dari peran pemegang saham (*shareholder*) dan seluruh pemangku kepentingan (*stakeholder*) baik itu pengguna jasa, masyarakat, maupun Pemerintah. Oleh karena itu, KAI berkomitmen untuk terus memberikan nilai maksimal sekaligus menjalin hubungan yang saling menguntungkan kepada para *shareholder* dan *stakeholder* Perusahaan.

To support and realize sustainable development program, KAI is committed to maintain the balance of the triple bottom line aspects, namely Profit, People, and Planet (3P) in running Company operations. Not only concerning about the financial and operational performances, KAI also gives full attention to social and environmental aspects.

The transformation implemented by the Company aims to continue and improve the established innovations at almost all aspects of the Company. The innovations are expected to yield value added to service users to improve public loyalty in using Indonesian railway services sustainably.

The achievement of Company's performance in this year is inseparable from the roles of shareholders and stakeholders, be it service users, the public, and the Government. Therefore, KAI is committed to provide optimal value as well as to establish mutually beneficial relation with the shareholders and stakeholders of the Company.

4	IKHTISAR KINERJA KEBERLANJUTAN 2015 SUSTAINABLE PERFORMANCE OVERVIEW 2015
8	SAMBUTAN DIREKTUR UTAMA MESSAGE FROM THE PRESIDENT DIRECTOR
12	TENTANG LAPORAN INI ABOUT THIS REPORT
20	RISIKO, TANTANGAN, DAN STRATEGI KEBERLANJUTAN KAI UNTUK TRANSPORTASI INDONESIA KAI RISKS, CHALLENGES, AND SUSTAINABLE STRATEGIES FOR INDONESIAN TRANSPORTATION
42	PELIBATAN PEMANGKU KEPENTINGAN STAKEHOLDER ENGAGEMENT
52	SEKILAS KAI KAI IN A BRIEF
84	TATA KELOLA BERKELANJUTAN SUSTAINABLE GOVERNANCE
100	MENINGKATKAN KONTRIBUSI NILAI EKONOMI
108	MEMBERIKAN PELAYANAN MELAMPAUI HARAPAN PELANGGAN PROVIDING SERVICES THAT EXCEED SERVICE USER EXPECTATION
132	MENGUTAMAKAN KESELAMATAN BERKERETA API PRIORITIZING RAILWAY SAFETY
148	MENINGKATKAN KUALITAS SUMBER DAYA MANUSIA YANG BERKELANJUTAN INCREASING QUALITY OF SUSTAINABLE HUMAN RESOURCES
172	MENJAGA KELESTARIAN LINGKUNGAN PRESERVING THE ENVIRONMENT
192	KEMASYARAKATAN UNTUK PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN INDONESIA COMMUNITY FOR INDONESIA SUSTAINABLE DEVELOPMENT
212	REFERENSI SILANG INDEKS GRI G4 GRI G4 INDEX CROSS REFERENCE
217	FORMULIR TANGGAPAN PEMANGKU KEPENTINGAN STAKEHOLDER FEEDBACK FORM





Ikhtisar Kinerja Keberlanjutan 2015

SUSTAINABILITY PERFORMANCE OVERVIEW 2015

Kinerja Ekonomi | Economic Performance

Kontribusi Nilai Ekonomi | Economic Value Contribution

Nilai Ekonomi Langsung yang Dihasilkan Generated Direct Economic Value



Nilai Ekonomi yang Dikontribusikan Contributed Economic Value



Pembayaran Pajak kepada Negara Tax Payment to the State



Optimalisasi Penggunaan Pemasok Lokal 98,90% Optimization of Local Supplier 98.90%

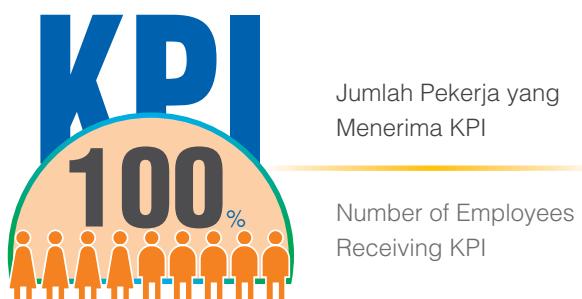
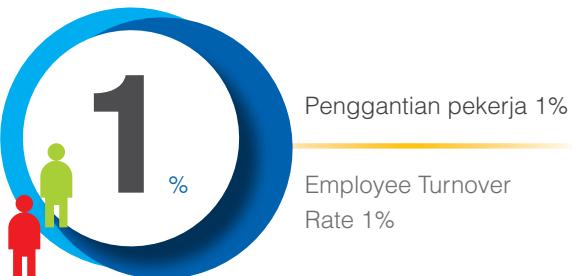
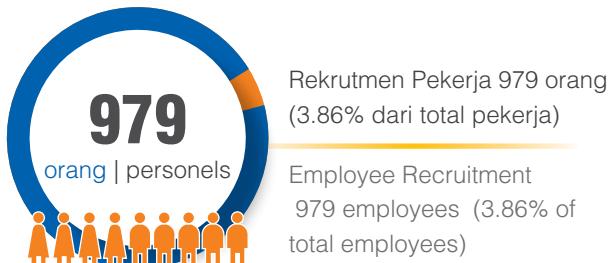


Kinerja Sosial | Social Performance

Sumber Daya Manusia KAI | KAI Human Resources

Jumlah Pekerja

Number of Employees





Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Occupational Health and Safety

Total Pekerja yang Diwakili Dalam Komite K3
Total Employees Represented in OHS Committee



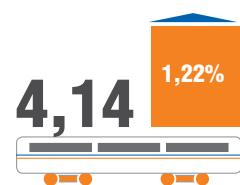
Angka Kecelakaan Kerja (Orang)
Occupational Accident Rate (Peoples)



Pengguna Jasa

Service User

Survei Kepuasan Pelanggan Customer Satisfaction Survey



Indeks Kepuasan Pelanggan
Kereta Angkutan Penumpang: 4,14
(naik 1,22% dari tahun 2014)
Passenger Train Customer
Satisfaction Index: 4.14
(increased by 1.22% from 2014)

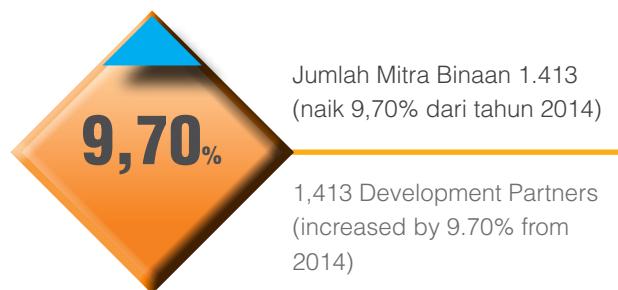


Indeks Kepuasan Pelanggan
Kereta Angkutan Barang: 4,21
(naik 12,57% dari tahun 2014)
Freight Train Customer
Satisfaction Index: 4.21
(increased by 12.57% from 2014)

Masyarakat

Community

Mitra Binaan
Development Partner



Penyaluran Dana
Fund Distribution



Kinerja Lingkungan

Environmental Performance

PENGUNAAN MATERIAL
Material Consumption

218.114,83 ton



PENGUNAAN ENERGI
Energy Consumption

7.665.794,74

giga joule



OPTIMALISASI DAYA LOKOMOTIF
Locomotive Capacity Optimization

0,15

Satuan Angkutan/Volume BBM
(Transport Unit/Fuel Volume)



Fasilitas Ramah Lingkungan

Environmentally Friendly Facilities

1. Alat Penyaring Closet TRL (Toilet Yang Ramah Lingkungan) di Kereta
Toilet Filter for Environmentally-Friendly Toilet on Train
2. Pintu Kereta Menggunakan Limbah Plate Galvanis
Train Door Using Galvanized Plate Waste

Penghijauan

Greening

Penanaman pohon
Trees Planted

850



Anggaran Pengelolaan Lingkungan
Environmental Management Budget

Rp267
juta | million





Sambutan Direktur Utama [G4-1]

MESSAGE FROM THE PRESIDENT DIRECTOR [G4-1]



Para Pemangku Kepentingan yang berbahagia,

Selamat datang di Laporan Keberlanjutan kedua kami. Sebagai kelanjutan tahun sebelumnya, tahun ini PT Kereta Api Indonesia (KAI) memperkuat komitmen untuk mengungkapkan kinerja ekonomi, sosial, dan lingkungan kepada para Pemangku Kepentingan melalui Laporan Keberlanjutan (*Sustainability Report*). Laporan ini kami susun sebagai pelengkap dan bagian yang tidak terpisahkan dari Laporan Tahunan (*Annual Report*).

Untuk mendukung dan mewujudkan program pembangunan berkelanjutan, KAI bertekad untuk terlebih dahulu mewujudkan pengelolaan Perusahaan yang sehat dan kuat sehingga bisa memberikan kontribusi dan nilai tambah ekonomi yang bisa kami distribusikan secara optimal kepada para pemangku kepentingan. Upaya tersebut kami imbangi dengan kerja keras melalui pengelolaan aktivitas bisnis yang bertanggungjawab agar mampu memberikan kontribusi yang optimal untuk peningkatan kehidupan sosial dan kualitas lingkungan. Kesadaran ini pada prinsipnya telah tercermin dalam misi kami untuk “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.”

Pada perkembangan di tahun 2015, tekad dan komitmen kami tersebut mendapatkan momentum berupa disahkannya Resolusi Majelis Umum PBB pada tanggal 25 September 2015 yang berjudul *“Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development”*. Dalam resolusi tersebut, terdapat 17 Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (*Sustainable Development Goals*) yang harus dicapai bersama-sama oleh negara-negara anggota PBB pada tahun 2030. Kami di KAI mempunyai komitmen untuk mendukung pencapaian tujuan-tujuan pembangunan berkelanjutan tersebut terutama tujuan no #9 yaitu membangun infrastruktur yang tangguh, mendorong industrialisasi yang berkelanjutan, dan mendukung inovasi (*Build resilient infrastructure, promote sustainable industrialization and foster innovation*).

Pertumbuhan bisnis serta berbagai prestasi KAI pada tahun ini tidak dapat tercapai tanpa keterlibatan secara aktif dari para Pemangku Kepentingan Perusahaan. Oleh karenanya, kami berkomitmen untuk senantiasa

Dear esteemed Stakeholders,

Welcome to our second sustainability report. Following on the previous year, PT Kereta Api Indonesia (KAI) in this year strengthens the commitment to disclosing the economic, social, and environmental performances to the Stakeholders through the Sustainability Report. This report was prepared as the complementary and integral part of the Annual Report.

To support and realize the sustainable development program, KAI is committed to firstly materialize a strong and healthy Company management to contribute and distribute economic added values optimally to the stakeholders. Such effort is backed with hard work through responsible management of business activities to be able to generate optimal contribution for the improvement of social lives and environmental quality. This awareness is principally mirrored in our mission to “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.”

As 2015 progressed, our strong determination and commitment saw the momentum with the ratification of the UN General Assembly Resolutions on September 25, 2015 which entitled “Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development”. The resolutions contain 17 Sustainable Development Goals to achieve together by UN countries in 2030. We, at KAI, are committed to support the achievement of the sustainable development goals, particularly Goal 9: Build resilient infrastructure, promote sustainable industrialization, and foster innovation.

Business growth and various KAI achievements in this year cannot be attained without active engagement of the Stakeholders of the Company. To that reason, we are committed to always build synergy with the Stakeholders



bersinergi dengan para Pemangku Kepentingan dengan membangun hubungan yang kolaboratif dan saling menguntungkan. Sinergitas tersebut kami wujukan melalui pilar kontribusi ekonomi, pengembangan masyarakat, pelestarian lingkungan, serta upaya kami untuk senantiasa membangun tata kelola perusahaan yang baik dan senantiasa mengutamakan keselamatan berkereta api.

Dari sisi ekonomi, keberhasilan KAI ditunjukkan dengan peningkatan pendapatan Perusahaan sebesar Rp13.938.901 juta yang meningkat sebesar 33,03% dari tahun 2014. KAI juga memberikan kontribusi kepada negara dalam bentuk pembayaran pajak sebesar Rp1.513.280 juta. Selanjutnya, KAI juga mengoptimalkan pemilihan pemasok lokal yaitu pemasok yang berasal dari Indonesia dengan persentase sebesar 98,90% dari total pemasok. Tidak hanya itu, KAI mencatatkan pencapaian penting ditahun 2015 dengan meluncurkan "*Rail Clinic*" yaitu kereta kesehatan pertama di Indonesia.

KAI menyadari bahwa keberhasilan bisnis Perusahaan tidak terlepas dari peran pekerja dalam memberikan pelayanan yang maksimal kepada pelanggan. Untuk itu, seluruh pekerja KAI yang berjumlah 25.361 orang dipelihara dengan baik melalui program pendidikan dan pelatihan, sistem penilaian kinerja, hubungan industrial, remunerasi, program pensiun, dan konsistensi pelaksanaan survei kepuasan pekerja sebagai upaya evaluasi dan peningkatan produktivitas pekerja. Dengan upaya tersebut, KAI berhasil meningkatkan nilai indeks kepuasan pelanggan KA penumpang sebesar 4,14 (naik 1,22%) dan nilai indeks kepuasan pelanggan KA barang sebesar 4,21 (naik 12,57%).

Sebagai pilar utama KAI, keselamatan dan kesehatan kerja (K3) menjadi faktor utama yang harus diperjuangkan untuk mencapai *zero accident*. Namun pada tahun 2015, masih terdapat kejadian kecelakaan kerja dengan *Fatal Weight Injury (FWI)* sebesar 14.97. Untuk itu, KAI telah melakukan sosialisasi K3, penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3), serta melakukan peningkatan inspeksi dan supervisi K3 sebagai upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan kerja.

Meningkatkan kesejahteraan dan kualitas hidup masyarakat merupakan bentuk tanggung jawab KAI.

in building collaborative and mutually beneficial relationship. Our synergy is realized through the pillars of economic contribution, community development, environmental preservation, and our effort to constantly build a good corporate governance while prioritizing railway safety.

In economic sector, the success of KAI has been shown with the increase in Company income by Rp13,938,901 million or by 33.03% from 2014 income. KAI also provides contribution to the State in the form of tax payment at an amount of Rp1,513,280 million. Further, KAI also strives to optimize the selection of local suppliers from Indonesia with the portion 98.90% of the total suppliers. On top of that, KAI recorded significant achievement in 2015 with the launching of Rail Clinic, the first healthcare train in Indonesia.

KAI realizes that the success of business to achieve Corporate business is closely linked to the roles of the employees in providing optimal services to the customers. Therefore all 25,361 employees of KAI are well maintained through education and training programs, performance assessment system, industrial relations, remuneration, retirement program, and consistent employee satisfaction survey as the effort to evaluating and improving employee productivities. The efforts have managed to improve the passenger train customer satisfaction index by 4.14 points (increased by 1.22%) and freight train customer satisfaction index by 4.21 points (increased by 12.57%).

As the main pillar of KAI, Occupational Health and Safety (OHS) becomes the main factor of concern to achieve zero accident. In 2015, however, the occurrence of occupational accidents persisted with Fatal Weight Injury (FWI) index of 14.97. Responding to this, KAI has carried out OHS socialization, Occupational Health and Safety Management System (OHSMS) implementation, and improved OHS inspection and supervision to decrease the rate of occupational accidents.

Improving the welfare and life quality of the community becomes the responsibility of KAI. This is realized through

Hal ini diwujudkan dengan terlaksananya Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) serta Program *Community Relations* (CR) dengan total penyaluran dana sebesar Rp11.526 juta. Selain itu, KAI juga bertanggung jawab untuk menjaga kelestarian lingkungan dengan memanfaatkan sumber energi terbarukan yaitu penggunaan sel surya untuk 236 Kantor Penjaga Jalan Pintu Lintasan (JPL). Selain itu, KAI juga menciptakan fasilitas ramah lingkungan dengan dibuatnya alat penyaring *closet TRL* (Toilet yang Ramah Lingkungan) di kereta dan pintu kereta menggunakan limbah *plate galvanis*.

KAI meyakini bahwa dibalik kinerja yang telah kami capai, masih banyak aspek kinerja keberlanjutan yang perlu kami tingkatkan, terlebih tuntutan masyarakat akan transportasi yang modern dan cepat serta tidak kalah dengan negara-negara lain baik di kawasan maupun global semakin tinggi. Namun dengan dukungan dan semangat yang luar biasa dari seluruh Pemangku Kepentingan, kami yakin KAI akan berhasil melewati tantangan tersebut dengan pencapaian kinerja yang membanggakan.

Atas nama seluruh jajaran Direksi KAI, kami menyampaikan terima kasih dan apresiasi yang sebesar-besarnya kepada seluruh Pemangku Kepentingan yang telah mendukung keberlanjutan usaha kami sehingga mampu memberikan kontribusi yang optimal kepada bangsa dan masyarakat. Semoga pada tahun-tahun yang akan datang, KAI dapat terus menjaga keberlangsungan usaha dan mampu menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*.

the implementation of the Partnership and Community Development Program (PKBL) and Community Relations (CR) Program with total fund distribution reaching Rp11,526 million. KAI is also responsible to preserve the environment by utilizing renewable energy sources with the installation of solar cell at 236 Railway Gatekeeper (JPL) Posts. KAI also innovates with the installation of toilet filters to create Environmentally-Friendly Toilets on trains and the utilization of galvanized plate waste as train door material.

KAI believes that albeit all the achievements, improvements to a lot of sustainability performance aspects are on demand, particularly for public expectation for modern and fast means of transportation to be able to compete with other countries both regionally and globally. With remarkable support and spirit of all Stakeholders, we believe that KAI can overcome the challenges with prideful performance.

On behalf of KAI Board of Directors, we express our greatest gratitude and appreciation to all Stakeholders for supporting our business sustainability and allowing us to optimally contribute to the nation and the community. Our hope is that in future years KAI always maintains our business sustainability and becomes the best railway service provider that focuses on customer service while meeting stakeholder expectation.

Direktur Utama | President Director



Edi Sukmoro



Tentang Laporan Ini

ABOUT THIS REPORT

KAI berkomitmen untuk senantiasa melaporkan kinerja ekonomi, lingkungan, dan sosial (*triple bottom line*) yang dituangkan dalam laporan keberlanjutan dengan memperhatikan prinsip pelaporan keberlanjutan GRI G4 yang merupakan standar *best practices* praktik bisnis secara global.

KAI is committed to constantly report the economic, environmental, and social performances (*triple bottom line*) contained in the sustainability report by taking into account GRI G4 sustainability reporting principle which construes as the best global business practice standards.

Selamat datang di Laporan Keberlanjutan KAI tahun 2015. Tujuan kami menerbitkan laporan ini adalah sebagai media komunikasi dengan para pemangku kepentingan untuk mengelola dan meningkatkan kinerja sosial, ekonomi, dan lingkungan dalam kesatuan kerangka *triple bottom line*. Laporan ini memuat informasi mengenai kondisi faktual mengenai program dan pendekatan manajemen yang kami terapkan dalam menghadapi dan mengantisipasi tantangan, risiko, dan peluang terkait dengan keberlanjutan bisnis Perusahaan.

Laporan ini menjelaskan perkembangan Perusahaan dalam memenuhi harapan para Pemangku Kepentingan, yang meliputi Pekerja, Pengguna Jasa Kereta Api, Investor, Masyarakat, Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM), Badan-Badan Industri/Pemasok, Badan Pengatur (Regulator), dan Pemerintah. Laporan ini juga menggambarkan bagaimana Perusahaan meningkatkan dan menyeimbangkan kinerja ekonomi, sosial, dan berpartisipasi pada upaya melestarikan alam sehingga mampu mendistribusikan manfaat positif kepada seluruh pemangku kepentingan.

Periode Referensi Laporan

Laporan ini merupakan laporan keberlanjutan kedua kami yang kami terbitkan dimana merupakan lanjutan dari laporan sebelumnya yang kami publikasikan pada Juni 2015. Laporan ini mengungkapkan informasi kebijakan, strategi, komitmen, dan kinerja keberlanjutan selama periode 1 Januari hingga 31 Desember 2015. Untuk selanjutnya, kami berkomitmen untuk menerbitkan laporan keberlanjutan secara periodik setiap tahunnya. [G4-28, G4-29, G4-30]

Laporan ini disusun mengacu kepada Pedoman Laporan Keberlanjutan (*Sustainability Reporting Guidelines*) yang

Welcome to KAI Sustainability Report 2015. Our objective in publishing this report is to share a communication medium with the stakeholders to manage and improve the social, economic, and environmental performances in the single frame of triple bottom line. This report contains factual conditions on the programs and management approached practiced by us in facing and anticipating challenges, risks, and opportunities to Company business sustainability.

This report explains Company development in meeting the expectations of the Stakeholders, which include the Employees, Railway Service Users, Investors, the Public, Non-Governmental Organizations, Industrial Agencies/Suppliers, Regulators, and the Government. This report also describes Company's effort in improving and balancing economic and social performance while participating in the environmental preservation efforts to be able to distribute positive benefits to all stakeholders.

Period of Report Reference

This is our second sustainability report which construes as the continuation of our first sustainability report which was published in June 2015. This publication discloses information on the policies, strategies, commitments, and sustainable performances in the span of January 01 to December 31, 2015. Further, we are committed to publish our sustainability report on an annual basis. [G4-28, G4-29, G4-30]

The preparation of this report refers to the Sustainability Reporting Guidelines issued by the Global Reporting



dikeluaran oleh *Global Reporting Initiative* (GRI) versi 4.0 dengan tingkat kesesuaian “Core”. Untuk memudahkan pembaca menemukan indikator GRI, maka dalam laporan ini dicantumkan indikator GRI dengan huruf berwarna merah di dalam kurung pada setiap penjelasan yang relevan. Daftar lengkap indikator GRI G4 dapat ditemukan pada bab “Referensi Silang Indeks GRI G4” yang terdapat pada halaman 212. [G4-32]

Meskipun terdapat perubahan dibandingkan dengan laporan di tahun lalu, namun perubahan tersebut lebih bersifat kepada penyempurnaan informasi Perusahaan, pada prinsipnya tidak terdapat perubahan yang signifikan dalam aspek dan ruang lingkup keberlanjutan yang kami laporkan dalam Laporan Keberlanjutan kami tahun lalu. Oleh karena itu, tidak terdapat penyajian ulang (*restatement*) atas informasi tahun sebelumnya. [G4-22, G4-23]

Proses Penentuan Konten Laporan

Proses penentuan konten laporan ini berpedoman pada prinsip-prinsip yang disusun oleh GRI yaitu:

1. **Keterlibatan Pemangku Kepentingan**, KAI telah melakukan identifikasi kelompok Pemangku Kepentingan Perusahaan serta ekspektasi dan kepentingan masing-masing kelompok yang terkait dengan kegiatan bisnis Perusahaan.
2. **Konteks Keberlanjutan**, laporan ini mengungkapkan kinerja Perusahaan dalam konteks keberlanjutan yang meliputi aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan.
3. **Materialitas**, laporan ini mengungkapkan dampak ekonomi, sosial, dan lingkungan Perusahaan yang signifikan dalam pengambilan keputusan oleh para Pemangku Kepentingan.
4. **Kelengkapan**, laporan telah mengungkapkan semua aspek keberlanjutan yang material secara memadai sehingga para pemangku kepentingan dapat mengevaluasi kinerja keberlanjutan Perusahaan dalam periode pelaporan.

Prinsip-prinsip pelaporan keberlanjutan tersebut kemudian diimplementasikan dalam empat tahapan yaitu: [G4-18]

1. **Tahap Pertama**, melakukan proses identifikasi aspek-aspek keberlanjutan dari G4 dan identifikasi topik penting yang relevan dengan karakteristik bisnis Perusahaan, berdasarkan prinsip keterlibatan

Initiative (GRI) version 4.0 with the “Core” suitability level. To provide convenience for the readers in finding the GRI indicators, the report presents the GRI indicators in red letters in brackets at each relevant page. The complete list of GRI G4 indicators can be found in the chapter “GRI G4 Index Cross Reference” on page 212. [G4-32]

Some changes made to the previous year's report are mainly for the improvement of Company information. There are no significant changes made to the sustainability aspects and scopes of the previous year's Sustainability Report. Therefore, there are no restatements of the information from the previous year. [G4-22, G4-23]

Determination Process of Report Content

The determination process of this report content is guided by the principles set by GRI, namely:

1. **Stakeholder Engagement**, KAI has identified the stakeholder groups of the Company and the expectation and interest of each group in relation to Company business activities.
2. **Sustainability Context**, this report discloses Company performance in sustainability context covering economic, social, and environmental aspects.
3. **Materiality**, this report discloses significant economic, social, and environmental impacts of the Company in the decision-making performed by the Stakeholders.
4. **Completion**, this report has disclosed all material, sustainable aspects properly so that stakeholders may evaluate the Company sustainable performance in the reporting period.

The sustainable reporting principles are then implemented into four stages, i.e.[G4-18]

1. **First Stage**, identifying G4 sustainable aspects and significant themes relevant with Company business characteristics according to stakeholder engagement principle. Afterwards, boundary is set



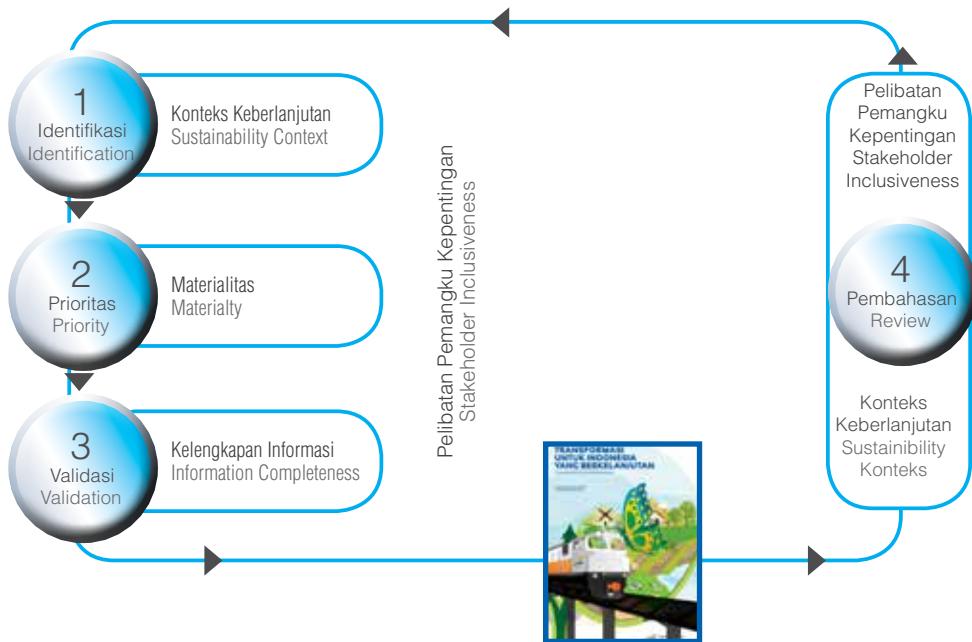
pemangku kepentingan. Setelah itu, setiap aspek yang material ditentukan batasan ruang lingkupnya (*boundary*).

2. **Tahap kedua**, membuat prioritas atas aspek-aspek keberlanjutan yang akan dilaporkan.
 3. **Tahap ketiga**, melakukan validasi atas aspek material yang telah ditentukan untuk menjadi prioritas informasi yang akan disampaikan, serta memastikan pelaporan menyajikan informasi berimbang antara kinerja positif dan negatif. Proses validasi ini dilakukan berdasarkan prinsip kelengkapan dan disahkan oleh Direktur Utama.
 4. **Tahap keempat**, melakukan kajian atau *review* atas aspek material yang telah diprioritaskan berdasarkan konteks keberlanjutan dan keterlibatan pemangku kepentingan, serta memeriksa kembali aspek material tahun sebelumnya dengan memperhatikan saran dari pemangku kepentingan, baik internal maupun eksternal.

to the scope of each material aspect.

2. **Second Stage**, setting priorities for sustainability aspects to report.
 3. **Third Stage**, validating the predetermined material aspects as information priority to deliver, in addition to ensuring that the reporting presents balanced information on positive and negative performances, The validation process is conducted based on completion principle and ratified by the President Director.
 4. **Fourth Stage**, reviewing the prioritized material aspects according to sustainable context and stakeholder engagement, while rechecking the material aspects of the previous year by taking into account inputs from stakeholders, both internally and externally.

Proses Penentuan Konten Laporan Keberlanjutan Berdasarkan Prinsip GRI G4 Determination Process of Sustainability Report Content Based on GRI G4 Principles



Proses Penentuan Materialitas dan Objek Pelaporan

Sesuai semangat GRI-G4 “*We Report Only What Matters to Us and Our Stakeholders*”, kini seluruh informasi dalam laporan ini disajikan berdasarkan prinsip materialitas, yakni mengutamakan pengungkapan informasi yang

Determination Process of the Materiality and Objects of Reporting

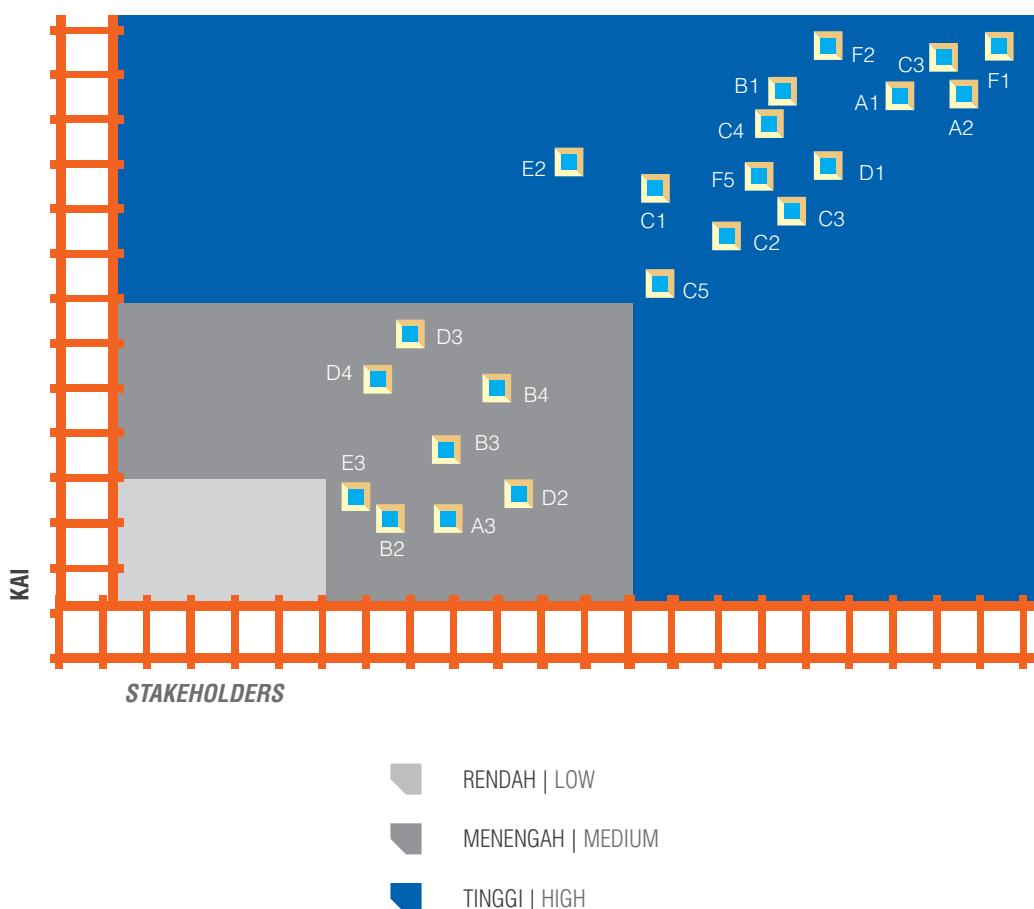
In line with GRI-G4 spirit, "We Report Only What Matters to Us and Our Stakeholders", as of currently the whole information in this report are presented under the materiality principle by prioritizing the disclosure

penting dan signifikan bagi pemangku kepentingan dan memiliki dampak penting pada kinerja keberlanjutan Perusahaan. Aspek material dipilih dari aspek-aspek yang relevan bagi Perusahaan sesuai dengan strategi keberlanjutannya. Selanjutnya, aspek-aspek yang relevan tersebut dibedakan menjadi tiga tingkat, yaitu *High*, *Medium*, dan *Low*. Topik dalam kategori *High* adalah topik yang memuat topik-topik yang dianggap penting oleh Perusahaan dan pemangku kepentingan. Kami melakukan metode penyebaran kuesioner kepada pemangku kepentingan untuk menentukan aspek apa saja yang menjadi prioritas pada laporan ini. Berdasarkan analisis yang dilakukan, terdapat aspek-aspek material yang relevan dengan aktivitas Perusahaan berdasarkan penilaian manajemen maupun pemangku kepentingan. Hasil analisis tersebut, dapat digambarkan dalam grafik matriks materialitas di bawah ini.

of significant information for stakeholders as well as information with key impact on Company sustainability performance. Material aspects are selected from various relevant aspects for the Company in accordance with the sustainability strategy. These relevant aspects are then categorized into three levels, i.e. High, Medium, and Low. High priority topic contains issues considered significant for the Company and stakeholders. We spread our questionnaire to the stakeholders to determine which aspects become the priority of this report. Based on the analysis performed, there are material aspects relevant to Company activities based on the assessment of the management and stakeholders. The result of the analysis can be drawn in the materiality matrix as follows.

Grafik Materialitas [G4-19]

Materiality Chart [G4-19]





Berdasarkan hasil analisis grafik materialitas, aspek material dan *boundary* yang menjadi fokus pembahasan dalam laporan ini adalah sebagai berikut: [G4-18, G4-19, G4-20, G4-21]

From the result of the materiality chart analysis, material aspects and boundary being focused in the discussion of this report are: [G4-18, G4-19, G4-20, G4-21]

No.	Aspek Material	Batasan Boundary	Materials Aspects
A1	Kinerja Ekonomi KAI		KAI Economic Performance
A2	Pembangunan Infrastruktur untuk Masyarakat		Infrastructure Development for the Community
A3	Penggunaan Pemasok Lokal		Utilization of Local Supplier
B1	Efisiensi Energi		Energy Efficiency
B2	Penggunaan Air		Water Consumption
B3	Mitigasi Emisi Gas Rumah Kaca		Greenhouse Gas Emission Mitigation
B4	Pengelolaan Limbah		Waste Management
C1	Kepuasan/Keterikatan Pekerja		Employee Engagement/Satisfaction
C2	Hubungan Industrial		Industrial Relations
C3	Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)		Occupational Health and Safety
C4	Pendidikan dan Pelatihan Pekerja		Employee Education and Training
C5	Keberagaman dan Kesetaraan Peluang		Diversity and Equal Opportunity
D1	Non-Diskriminasi		Non-Discrimination
D2	Kebebasan Berserikat		Freedom of Association
D3	Tidak Melibatkan Pekerja di bawah Umur		Non involvement of Underage Labor
D4	Penghapusan Praktik Kerja Paksa		Abolition of Forced Labor Practices
E1	Pelibatan dan Pengembangan Masyarakat		Community Engagement and Development
E2	Komitmen Anti-Korupsi		Anti-Corruption Commitment
E3	Kontribusi Politik dan Advokasi		Political Contribution and Advocacy
F1	Keselamatan dan Kesehatan Pengguna Jasa		Service User Health and Safety
F2	Pelayanan dan Kepuasan Pengguna Jasa		Service User Service and Satisfaction
F3	Komunikasi Pemasaran		Marketing Communications

- KAI
- ENTITAS ANAK | SUBSIDIARIES
- DI LUAR PERUSAHAAN | OUTSIDE THE COMPANY



Ruang Lingkup dan Keandalan Laporan

Informasi dan data kinerja keberlanjutan yang disajikan dalam laporan ini mencakup kinerja keuangan konsolidasi dengan entitas anak dimana Perusahaan menjadi pemegang saham mayoritas yang terdiri dari PT Reksa Multi Usaha (RMU), PT Railink (Railink), PT KAI Commuter Jabodetabek (KCJ), PT KA Logistik (KALOG), PT KA Properti Manajemen (KAPM), dan PT KA Pariwisata (KAWIS). Selanjutnya, untuk kinerja sosial dan lingkungan hanya mencakup data Perusahaan dan tidak termasuk kinerja keberlanjutan entitas anak. [G4-17]

Pengukuran kinerja ekonomi yang diungkapkan dalam laporan ini disusun sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan yang berlaku di Indonesia, sedangkan untuk kinerja sosial dan lingkungan, kami menggunakan teknik pengukuran yang berlaku secara internasional. Seluruh informasi yang diungkapkan dalam laporan ini telah melalui proses verifikasi internal Perusahaan sehingga dapat diandalkan untuk proses evaluasi dan pengambilan keputusan. Untuk tahun ini, kami belum melakukan proses verifikasi oleh pihak eksternal, namun kedepannya kami berkomitmen untuk melibatkan pihak eksternal dalam proses verifikasi untuk meningkatkan kehandalan laporan keberlanjutan. [G4-33]

Kontak Personal

Pembaca Laporan Keberlanjutan KAI Tahun 2015 dapat menyampaikan pertanyaan, tanggapan, dan saran atas laporan ini melalui Formulir Tanggapan Pemangku Kepentingan yang dapat ditemukan pada bagian akhir laporan ini atau dengan menghubungi: [G4-31]

Scope and Reliability of Report

Information and data on the sustainability performance presented in this report covers consolidated financial statements with the subsidiaries where the Company is the major shareholder of PT Reksa Multi Usaha (RMU), PT Railink (Railink), PT KAI Commuter Jabodetabek (KCJ), PT KA Logistik (KALOG), PT KA Properti Manajemen (KAPM), and PT KA Pariwisata (KAWIS). Meanwhile, the social and environmental performances merely contains Company data and excludes sustainable performance of these subsidiaries. [G4-17]

The measurement of economic performance disclosed in this report is prepared according to the Financial Accounting Standards applicable for Indonesia, while the social and environmental performances are measured using the internationally-recognized standards. All information disclosed in this report were verified internally by the Company, to ensure their reliability for evaluation and decision-making processes. For this year, external verification is not yet carried out. However, in the future we are committed to involve external parties in the verification process to enhance the reliability of our sustainability report. [G4-33]

Contact Person

Readers of KAI 2015 Sustainability Report may deliver questions, inputs, and feedbacks regarding this report via the Stakeholder Feedback Form which can be found at the end part of this report or via contact to: [G4-31]

KANTOR PUSAT [G4-5] | HEAD OFFICE

PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1 , Bandung 40117

PO Box 1163 Bandung 40000

Tel. | Phone : +62 22 4230031, 4230039

Fax.| Facs. : +62 22-4203342 ext. 10039

email : kontak_pelanggan@kereta-api.co.id

www.kereta-api.co.id



Tanggung Jawab Atas Laporan

Dewan Komisaris dan Direksi KAI telah mengevaluasi dan menyatakan bertanggung jawab penuh atas kebenaran isi Laporan Keberlanjutan ini termasuk laporan keuangan dan informasi lain yang terkait.

Report Accountability

KAI Board of Commissioners and Board of Directors have evaluated and declared full accountability for the accuracy of the content of this Sustainability Report including the financial statements and other relevant information.

Bandung, 2 Mei 2016 | Bandung, 2 May 2016

DEWAN KOMISARIS | BOARD OF COMMISSIONERS

Djoko Sarwoko

Komisaris Utama | President Commissioner

Ashwin Sasongko S.
Komisaris | Commissioner

Umiyatun Hayati Triastuti
Komisaris | Commissioner

Muchtar Arifin
Komisaris | Commissioner

Danang Parikesit
Komisaris | Commissioner

Hermanto Dwitomo
Komisaris | Commissioner

Riza Primadi
Komisaris | Commissioner

DIREKSI | BOARD OF DIRECTORS

Edi Sukmoro

Direktur Utama | President Director

Candra Purnama

Direktur Komersial | Director of Commerce

Bambang Eko Martono

Direktur Operasi | Director of Operations

Slamet Suseno Priyanto

Direktur Pengelolaan Prasarana |
Director of Infrastructure Management

Rono Pradipto

Direktur Pengelolaan Sarana |
Director of Rolling Stock Management

A Herlianto

Direktur Keselamatan dan Keamanan |
Director of Safety and Security

M. Kuncolo Wibowo

Direktur SDM, Umum, dan TI |
Director of HR, General Affairs, and IT

Eddi Hariyadhi

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

Kurniadi Atmosasmito

Direktur Keuangan | Director of Finance



Risiko, Tantangan, dan Strategi Keberlanjutan KAI untuk Transportasi Indonesia

KAI RISKS, CHALLENGES, AND
SUSTAINABLE STRATEGIES FOR
INDONESIAN TRANSPORTATION







Risiko, Tantangan, dan Strategi Keberlanjutan KAI untuk Transportasi Indonesia

KAI RISKS, CHALLENGES, AND SUSTAINABLE STRATEGIES FOR INDONESIAN TRANSPORTATION

KAI melakukan serangkaian strategi untuk senantiasa menyediakan kapasitas dan kualitas terbaik pada layanan kereta api secara berkelanjutan dalam menghadapi risiko serta tantangan bisnis untuk mencapai kemajuan transportasi Indonesia.

KAI practices a number of strategies to sustainably provide the best capacity and quality of railway service in facing the business risks and challenges for the advancement of Indonesian transportation.



Transportasi menjadi salah satu faktor penting yang mencerminkan pertumbuhan ekonomi suatu negara. Selain itu, transportasi juga dapat meningkatkan mobilitas penduduk dari satu daerah ke daerah yang lain. Dengan melihat fakta bahwa jumlah populasi penduduk Indonesia semakin meningkat setiap tahunnya, mendorong kebutuhan transportasi yang lebih tinggi. Dengan tersedianya moda transportasi yang efisien dengan biaya yang murah tanpa mengurangi nilai kualitasnya, akan mendorong kegiatan ekonomi yang lebih tinggi. Kereta api menjadi salah satu solusi karena merupakan salah satu moda transportasi publik yang mendukung pembangunan ekonomi serta transportasi yang berkelanjutan karena dapat memindahkan manusia dan barang dengan cara yang lebih efisien dan ramah lingkungan jika dibandingkan dengan moda transportasi lain.

Tantangan KAI

KAI memahami bahwa keunggulan yang dimiliki Perusahaan tidak selalu menjadikan kereta api menjadi pilihan utama transportasi masyarakat. KAI menjadikan hal ini sebagai tantangan Perusahaan dalam mengelola keberlanjutan usaha. Untuk itu, KAI harus mampu bersaing dengan moda transportasi lainnya dengan melakukan serangkaian strategi dalam rangka mencapai kemajuan transportasi Indonesia.

KAI telah mengidentifikasi tantangan utama bisnis Perusahaan dalam fokus arah pengembangan yang meliputi sektor angkutan barang di Sumatera,

Transportation is one of the most crucial factors which reflect the economic growth of a Country. Transportation may also enhances the mobility of the community from one region to another. By referring to the fact that the number of population in Indonesia increases every year, demands on transportation grows higher. The provision of efficient and low-cost means of transportation - without reducing the value - will encourage higher economic activities. Train as a public transportation as well as sustainable transportation becomes a solution which supports the economic development for its capability of transferring human and freight in more efficient and environmentally-friendly way compared to other means of transportation.

KAI Challenges

KAI understands that Company's advantages do not always make train as the primary choice for public transportation. KAI sees this as a challenge in managing its business continuity. Therefore KAI needs to be able to compete with other means of transportation by applying a set of strategies to achieve the advancement of Indonesian transportation.

KAI has identified the main challenges for Company's business in the focus of development, which comprise freight transport in Sumatra, passenger transport in Java,

angkutan penumpang di Jawa, aspek keselamatan, dan optimalisasi aset. Dari tantangan utama tersebut, KAI telah menentukan tindak lanjut untuk bisa sukses menghadapi tantangan yang dihadapi.

safety aspect, and asset optimization. Out of these main challenges, KAI has established the follow-up on facing them with success.

Tantangan Utama dan Tindak Lanjut [G4-DMA] Main Challenges and Follow-ups [G4-DMA]

No	Fokus Bisnis Business Focus	Tantangan Utama Main Challenge	Tindak Lanjut Follow Up
1	Angkutan Barang di Sumatera Freight Transport in Sumatra	Memenuhi target pengiriman batubara PTBA yang belum berhasil direalisasikan. Meeting unrealized PTBA coal delivery target.	Merumuskan strategi dan meninjau mitra swasta yang tepat untuk memenuhi target PTBA dan mengoptimalkan potensi pelayanan. Formulating the strategies and monitoring the right private partners to meet PTBA target and optimize service potentials.
2	Angkutan Penumpang di Jawa Passenger Transport in Java	Risiko investasi dalam keterlibatan KAI pada proyek LRT, MRT, dan kereta cepat (Jakarta-Bandung). Investment risk in KAI engagement in LRT, MRT, and high-speed trains (Jakarta-Bandung).	Melakukan studi kelayakan untuk menganalisa bentuk partisipasi yang tepat dalam proyek LRT, MRT, dan kereta cepat (Jakarta-Bandung). Conducting feasibility study to analyze the proper form of participation in LRT, MRT, and high-speed trains (Jakarta-Bandung) projects.
3	Aspek Keselamatan Safety Aspect	Penggunaan teknologi untuk merekam data. The use of energy for data recording.	Memonitor secara teratur dan melakukan sinkronisasi dengan rencana ekspansi dan investasi. Regular monitoring and synchronizing with expansion and investment plans.



Tantangan Utama dan Tindak Lanjut [G4-DMA] Main Challenges and Follow-ups [G4-DMA]

No	Fokus Bisnis Business Focus	Tantangan Utama Main Challenge	Tindak Lanjut Follow Up
4	Optimalisasi Aset Asset Optimization	Terbatasnya pilihan dalam mengoptimalkan tingkat pengembalian aset, lambatnya program sertifikasi tanah, kurang dimanfaatkannya jalur ROW, serta penggunaan sistem informasi yang belum optimal. Limited option in optimizing return on asset ratio, slow land certification program, non-optimal utilization of ROW track, and non-optimal utilization of information system.	a. Menetapkan realisasi target dan menentukan strategi untuk mencapainya, misalnya dengan membuat strategi menaikkan pendapatan sewa. Establishing target realization and determining the strategies for achieving it, among others by increasing lease income. b. Mengkaji nilai aset dan penggunaannya secara optimal. Reviewing asset value and its utilization optimally c. Membuat strategi pengembangan untuk optimalisasi aset ke arah yang lebih komersial. Creating development strategies for more commercial asset optimization

Pengelolaan Risiko

KAI telah menerapkan manajemen risiko yang bertujuan agar segala upaya dari seluruh elemen Perusahaan dalam rangka mencapai tujuan Perusahaan dapat ditingkatkan peluang keberhasilannya atau dapat diperkecil kemungkinan tingkat kegagalannya. Oleh karena itu, mulai tahun 2009, KAI melaksanakan pengelolaan risiko yang efektif dan efisien dengan cara menerapkan manajemen risiko berbasis ISO 31000.

Pada tahun 2015, pengelolaan investasi di lingkungan Perusahaan masih belum efektif yang disebabkan masih kurangnya pengelolaan risiko di unit-unit pengusul investasi. Untuk itu, KAI melakukan percepatan perubahan pengelolaan risiko dari parsial (silo) menuju ke Manajemen Risiko Korporasi (*Enterprise Risk Management*). KAI telah menetapkan *Top Ten Risk Investment* yang dilakukan dengan menilai setiap investasi yang akan dilakukan Perusahaan dalam RKAP dan membuat perhitungan secara kuantitatif *inherent* serta *residual risk*-nya.

Risk Management

KAI has implemented risk management which aims to increase the chance of success or reduce the chance of failure in all efforts conducted by Company elements in achieving Company objectives. To that reason, starting since 2009 KAI has been implementing effective and efficient risk management by implementing ISO 31000-based risk management.

In 2015 the management of investment in the Company was not effective due to lack of risk management at investment-proposing units. This brought KAI to make acceleration in the change of risk management from partially (silo) to Enterprise Risk Management system. KAI has set Top Ten Risk Investment by assessing each investment that will be made by the Company in the WP&B and made inherent quantitative calculation as well as the residual risk.

Top Ten Risk Investment dan Rencana Mitigasi KAI tahun 2015 [G4-14]
KAI Top Ten Risk Investment and Mitigation Plan in 2015 [G4-14]

No	Investasi Investment	Kejadian Risiko Risk Event	Tindak Lanjut Follow Up
1	<p>Pembangunan <i>longsiding</i> antara Prabumulih-Kertapati (lima stasiun) Total biaya investasi untuk pembuatan tambahan track antara Prabumulih-Kertapati.</p> <p>Construction of longsiding along Prabumulih-Kertapati route (five stations). Total investment cost for the construction of additional track along Prabumulih-Kertapati route.</p>	<p>a Risiko Proyek-1 Terlambat mulainya pembangunan proyek akibat terlambatnya hasil studi Amdal/UKL/UPL yang diperlukan untuk perizinan.</p> <p>Project Risk-1 Delay in project development due to lateness in EIA/Environmental Management Efforts/Environmental Monitoring Effort studies need to be accelerated.</p> <p>b Risiko Proyek-2 Terlambat mulainya pembangunan proyek akibat belum dilakukan pengadaan tanah/pengosongan lahan untuk pembangunan <i>Longsiding</i>.</p> <p>Project Risk-2 Delay in project development due to lateness in land procurement/land clearing for longsliding construction.</p>	<p>Perlu segera dilakukan percepatan pelaksanaan studi Amdal/UKL/UPL. EIA/Environmental Management Efforts/Environmental Monitoring Effort studies need to be accelerated.</p> <p>Perlu segera dilakukan langkah-langkah koordinasi dan sosialisasi kepada tokoh masyarakat, LSM, dan Pemda setempat di sekitar lokasi rencana proyek.</p> <p>Coordination and socialization with community figures, NGOs, and Local Governments surrounding the potential project site are on demand.</p>
2	<p>Pengadaan 11 <i>Trainset K1</i> (<i>Multiyears 75 sets : 2014=5 sets; 2015=5 sets; 2016=10 sets; 2017=10 sets; 2018=15 sets; 2019=15 sets; 2020=15 sets</i>). review ke-2 Pengadaan 10 <i>Trainset K1</i> (<i>menjadi 4 Trainset K1</i>). <i>Procurement of 11 Trainset K1 (Multiyears 75 sets: 2014=5 sets; 2015=5 sets; 2016=10 sets; 2017=10 sets; 2018=15 sets; 2019=15 sets; 2020=15 sets)</i>. Second review of the Procurement of 10 <i>Trainset K1</i> (<i>become 4 Trainset K1</i>).</p>	<p>a Risiko Operasional-2 Terlambat dimulainya pengoperasian K1 akibat belum memiliki sertifikat uji I dan ijin operasi.</p> <p>Operational Risk-2 Delay in K1 operation due to lack of test I certificate and operation permit.</p>	<p>Perlu antisipasi dini pengajuan sertifikasi uji I ke DJKA dan ijin operasi ke Kemenhub.</p> <p>Early anticipation for the proposals of test I certification to the Directorate General of Railways and the operation permit to the Ministry of Transportation.</p>



Top Ten Risk Investment dan Rencana Mitigasi KAI tahun 2015 [G4-14]

KAI Top Ten Risk Investment and Mitigation Plan in 2015 [G4-14]

No	Investasi Investment	Kejadian Risiko Risk Event	Tindak Lanjut Follow Up
3	Pembuatan Sepur Muat Bongkar di Stasiun Simpang. Construction of loading Train in Simpang Station.	a Risiko Proyek -1 Terhambatnya pelaksanaan pekerjaan akibat lahan yang dibutuhkan belum <i>clear</i> dari penguasaan penduduk sekitar. Project Risk-1 Delay in the project as land ownership issue with local communities has not been clear.	Perlu dilakukan pembebasan lahan. Land acquisition is on demand.
		b Risiko Proyek-2 Mundurnya waktu pelaksanaan proyek akibat persyaratan untuk perijinannya belum lengkap. Project Risk-2 Delay in project implementation due to incomplete requirements and permits. .	Perlu percepatan pelaksanaan studi AMDAL/UKL/UPL berikut pemberiayaannya sesuai skala proyek dan pemenuhan kelengkapan persyaratan lainnya. Acceleration in EIA/Environmental Management Efforts/Environmental Monitoring Efforts study is on demand, along with the financing according to project scale as well as the compliance with other requirements.
		c Risiko Operasional-3 Terlambat dilaksanakannya pekerjaan akibat belum diperolehnya IMB. Operational Risk-3 Delay in the project implementation as the building permit has not been issued.	Perlu segera mengajukan IMB lebih dini. Early application for building permit is on demand.
		d Risiko operasional-4 Tidak tercapainya target kinerja operasi hasil proyek akibat prasarana pendukung belum siap. Operational Risk-4 Unachieved target of project operation result due to unreadiness of supporting infrastructures.	Perlu dipertimbangkan untuk membangun secara paralel prasarana pendukung. Parallel development of supporting infrastructure needs to be considered.

Top Ten Risk Investment dan Rencana Mitigasi KAI tahun 2015 [G4-14]

KAI Top Ten Risk Investment and Mitigation Plan in 2015 [G4-14]

No	Investasi Investment	Kejadian Risiko Risk Event	Tindak Lanjut Follow Up
4	Menghidupkan Kembali Eks. Stasiun Merapi Untuk Mendukung Angkutan Batubara. Reactivating Ex-Merapi Station for Coal Transport support.	<p>a Risiko Proyek -1 Terhambatnya pelaksanaan pekerjaan akibat lahan yang dibutuhkan belum <i>clear</i> dari penguasaan penduduk sekitar.</p> <p>Project Risk-1 Delay in the project as land ownership issue with local communities has not been clear.</p>	<p>Perlu dilakukan pembebasan lahan. Land acquisition is on demand.</p>
		<p>b Risiko Proyek-2 Mundurnya waktu pelaksanaan proyek akibat persyaratan untuk perijinannya belum lengkap.</p> <p>Project Risk-2 Delay in project implementation due to incomplete requirements and permits.</p>	<p>Perlu percepatan pelaksanaan studi AMDAL/UKL/UPL berikut pembiayaannya sesuai skala proyek dan pemenuhan kelengkapan persyaratan lainnya.</p> <p>Acceleration in EIA/Environmental Management Efforts/Environmental Monitoring Efforts study is on demand, along with the financing according to project scale as well as the compliance with other requirements.</p>
		<p>c Risiko Keselamatan-2 Tidak dapat dilakukannya pemeriksaan secara maksimal kesiapan gerbong berangkat akibat belum ada fasilitas PUG.</p> <p>Safety Risk-2 Wagon's readiness for departure cannot be optimally inspected due to lack of PUG facility.</p>	<p>Perlu dibangun fasilitas PUG dengan dana tersendiri diluar proyek ini.</p> <p>PUG facility needs to be constructed using funds that are separated from this project.</p>
		<p>d Risiko Sosial-3 Adanya protes warga akibat kehilangan akses jalan pintas yang biasa dilalui.</p> <p>Social Risk-3 Protests from the community due to lost of shortcut road access they commonly used.</p>	<p>Perlu dipertimbangkan untuk membuat jalan/jembatan bagi warga sebagai program CSR.</p> <p>Social Risk-3 Protests from the community due to lost of shortcut road access they commonly used.</p>



Top Ten Risk Investment dan Rencana Mitigasi KAI tahun 2015 [G4-14]

KAI Top Ten Risk Investment and Mitigation Plan in 2015 [G4-14]

No	Investasi Investment	Kejadian Risiko Risk Event	Tindak Lanjut Follow Up
5	Pembangunan, Pengadaan, dan Pemasangan Empat Gardu traksi 1500 VDC dengan Kapasitas 4000 kw di Manggarai, Kuningan, Rajawali, dan Kramat. Construction, procurement, and installation of four 4,000 kW 1500 VDC traction shelters in Manggarai, Kuningan, Rajawali, and Kramat.	a Risiko Operasional-1 Tidak dapat segera dioperasikannya hasil pembangunan gardu traksi baru. Operational Risk-1 The construction of new traction shelters cannot be immediately commenced.	Perlu antisipasi dini proses administrasi sertifikasi kelaikan teknis prasarana dan kelaikan operasi ke Kemenhub/Ditjenka. Early anticipation for the administration process of infrastructure technical feasibility certification and operational feasibility to the Ministry of Transportation/Directorate General of Railways is on demand.
6	Modifikasi K2 menjadi K1, M1, P (Luncuran 2012 = 20 unit). Modifikasi K2 menjadi K1, M1, P (Luncuran 2012 = 20 unit).	a Risiko Proyek Terjadinya keterlambatan pengoperasian kereta hasil rehab. K2 modification into K1, M1, P (2012 Launching = 20 units).	Perlu antisipasi dini pengajuan sertifikasi kelaikan sarana ke Menhub/Dirjenka. Early anticipation for the application of facility feasibility certification to the Ministry of Transportation/Directorate General of Railways is on demand.
7	Pengadaan dan Pemasangan Mesin Press Roda Kapasitas 400 T Di Balai Yasa Manggarai. Procurement and installation of 400 T Wheel Press Machine in Manggarai Workshop.	a Risiko Operasional-2 Terlambatnya operasional mesin akibat belum adanya pondasi mesin beserta instalasinya. Operational Risk-2 Delay in machinery operation due to lack of machine foundation and installation.	Perlu segera direncanakan pekerjaan berikut pembiayaan untuk pembuatan pondasi/dudukan mesin sebelum mesin datang beserta instalasi listriknya. The project and the financing need to be commenced immediately for the construction of machine foundation prior to the arrival of machine and electrical installation.

Top Ten Risk Investment dan Rencana Mitigasi KAI tahun 2015 [G4-14]

KAI Top Ten Risk Investment and Mitigation Plan in 2015 [G4-14]

No	Investasi Investment	Kejadian Risiko Risk Event	Tindak Lanjut Follow Up
8	Pengadaan Dan Pemasangan Mesin Bubut Roda Vertikal CNC Di Balai Yasa Manggarai. Procurement and installation of CNC Vertical Wheel Lathe Machine in Manggarai Workshop.	a Risiko Operasional-2 Terlambatnya operasional mesin akibat belum adanya pondasi mesin beserta instalasinya. Operational Risk-2 Delay in machinery operation due to lack of machine foundation and installation.	Perlu segera direncanakan pekerjaan berikut pembiayaan untuk pembuatan pondasi/dudukan mesin sebelum mesin datang beserta instalasi listriknya. The project and the financing need to be commenced immediately for the construction of machine foundation prior to the arrival of machine and electrical installation.
9	Pengadaan dan Pemasangan <i>Overhead</i> 2x20 T di Balai Yasa Manggarai. Procurement and installation of 2x20 T Overhead in Manggarai Workshop.	a Risiko Legal Timbulnya tuntutan dari pabrikan crane lain akibat rencana pengadaan sudah menunjuk tipe crane tertentu. Legal Risk Claim from other crane factories as the procurement plan has appointed certain type of crane.	Perlu ditinjau kembali penetapan pilihan tipe <i>crane</i> dari merk tertentu dalam Spesifikasi Teknis, kearah yang lebih kompetitif dan tetap mengutamakan kualitas barang dengan mensyaratkan bahwa produk harus mendapat rekomendasi (<i>satisfaction letter</i>) dari minimal tiga pelanggan (operator) yang berasal dari satu negara di luar negara produsen barang tersebut dalam benua yang sama ditambah dua operator pada dua benua yang berbeda diluar dari benua negara produsen barang tersebut. A review is on demand for the determination of crane type from certain brand in Technical Specification, to be more competitive while maintaining the priority to the quality of goods by requiring that the product shall obtain recommendation (<i>satisfaction letter</i>) and no less than three customers (operators) in which one operator shall be from a country other than the producer's country but within the same continent, plus two operators from two different continents other than the producer's continent.



Top Ten Risk Investment dan Rencana Mitigasi KAI tahun 2015 [G4-14]

KAI Top Ten Risk Investment and Mitigation Plan in 2015 [G4-14]

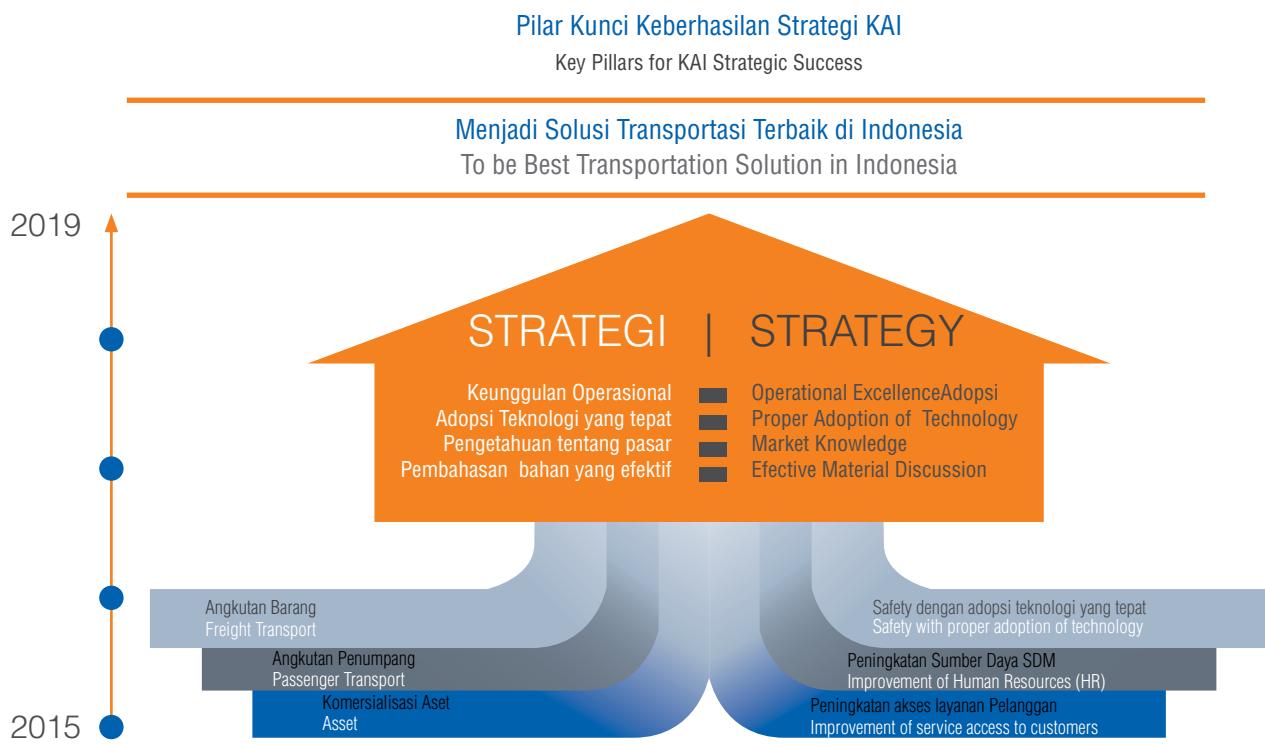
No	Investasi Investment	Kejadian Risiko Risk Event	Tindak Lanjut Follow Up
10	Dipo Tarahan dan emplasemen THN (Tahap I dan II). Tarahan Depot and THN emplacement (Stages I and II).	a Risiko Operasional-3 Tidak dapat segera dioperasikannya hasil pembangunan/pengembangan Dipo dan Emplasmen Thn. Operational Risk-3 Depot and THN Emplacement development/construction cannot be immediately commenced.	Perlu antisipasi dini proses administrasi sertifikasi kelaikan teknis prasarana dan kelaikan operasi ke Kemenhub/Ditjenka. Early anticipation for the administration process of infrastructure technical feasibility certification and operational feasibility to the Ministry of Transportation/Directorate General of Railways is on demand.

Strategi Keberlanjutan

Untuk menjadi solusi transportasi terbaik di Indonesia pada tahun 2019, KAI telah melakukan serangkaian strategi yang diwujudkan dalam empat pilar kunci keberhasilan yaitu, keunggulan operasional, adopsi teknologi yang tepat, pengetahuan tentang pasar, dan pembebasan lahan yang efektif.

Sustainability Strategies

To become the best transport solution for Indonesia in 2019, KAI has made a number of strategies which are realized in four success key pillars, which include operational excellence, proper adoption of technology, market knowledge, and effective land acquisition.



Strategi Keberlanjutan KAI [G4-DMA] KAI Sustainability Strategies [G4-DMA]

No.	Fokus Focus	Strategi Strategy
1	Angkutan Barang Freight Transport	<ul style="list-style-type: none"> Membangun pusat pengendali operasi KA di dua lokasi yaitu Jawa dan Sumatera. Development of railway operation control center in two locations, i.e. Java and Sumatra.
2	Angkutan Penumpang Passenger Transport	<ul style="list-style-type: none"> Integrasi data antara perencanaan operasi KA dan pengendalian operasi KA sampai ke sistem informasi penumpang. Data integration of railway operation planning and railway operation controlling into passenger information system. Komunikasi antar stasiun menjadi komunikasi berbasis TI. IT-based inter-station communication.



Strategi Keberlanjutan KAI [G4-DMA] KAI Sustainability Strategies [G4-DMA]

No.	Fokus Focus	Strategi Strategy
		<ul style="list-style-type: none">• Digitalisasi proses di operasi sebagai kesatuan dari sistem manajemen KAI. Operation process digitalization as an integral part of KAI management system.• Penerapan <i>Wagon Control System</i>. Implementation of Wagon Control System.• Terpenuhinya kualifikasi masinis, antara lain masinis pertama, masinis muda, dan masinis madya. Compliance with qualification of machinists, i.e. first machinist, junior machinist, and middle machinist.• Pemenuhan pekerja operator prasarana sesuai dengan kontrak <i>infrastructure Operation</i> (IO). Compliance of infrastructure operators with Infrastructure Operation (IO) contract.• Pemantauan penjadwalan pekerjaan (<i>rostering</i>) untuk kru KA dan pekerja IO. Monitoring of rostering for train crew and IO operators.• Merevisi struktur organisasi di bidang operasional. Revision of organizational structure in operational field.• Pembagian wilayah pusat pengendali operasi KA. Division of areas for railway operation control center.• Integrasi antara perencanaan operasi KA, pengendali operasi KA, dan sistem informasi penumpang. Integration of railway operation planning, railway operation controlling, and passenger information system.• Komunikasi antar stasiun berbasis TI. IT-based inter-station communication.• Digitalisasi proses operasional. Digitalization of operational process.• Penerapan sistem pengendalian gerbong. Implementation of wagon controlling system.• Terpenuhinya kualifikasi masinis dan pekerja operator prasarana. Compliance with machinist and infrastructure operator qualifications.• Pemantauan <i>rostering</i> untuk kru KA dan pekerja IO. Monitoring of rostering for train crew and IO operators.
3	Komersialisasi Aset Asset Commercialization	<ul style="list-style-type: none">• Penertiban aset di ROW (<i>Right of Way</i>) terutama penyewa utilitas yang tidak berkontrak agar mau berkontrak dengan biaya pengawasan bukan sewa lahan. Asset control at ROW (Right of Way), particularly non-contract utility tenants to be willing to make contract with monitoring cost instead of land lease.

Stategi Keberlanjutan KAI [G4-DMA]
KAI Sustainability Strategies [G4-DMA]

No.	Fokus Focus	Strategi Strategy
		<ul style="list-style-type: none"> Melakukan promosi aset yang bisa disewakan melalui media video di stasiun maupun dari stiker “space available” yang dipasang pada aset potensial yang masih belum disewakan. Promotion of rentable asset through videos at stations as well as “space available” stickers attached to unrented potential assets. Penataan stasiun untuk menambah area komersial. Station arrangement for the addition of commercial areas. Pengembangan sistem informasi pengelolaan aset dan pengusahaannya. Development and management of asset management information system.
4	<i>Safety</i> dengan adopsi teknologi yang tepat Safety with proper adoption of technology	<ul style="list-style-type: none"> Pengembangan seluruh solusi bisnis dalam kategori <i>asset management</i>, baik untuk sarana maupun prasarana. Development of all business solution in asset management category, both for facilities and infrastructures. Pengembangan solusi bisnis untuk operasi kereta api dengan fokus pada peningkatan integrasi untuk seluruh siklus dan akurasi <i>tracking</i> (Tahap I). Development of business solutions for railway operation by focusing on the improvement of integration of all tracking cycles and accuracy (Stage I). Pengembangan solusi bisnis untuk memastikan pendataan <i>asset</i> dapat dijamin akurasinya. Development of business solutions to ensure the accuracy of asset data collection. Pengembangan RTS yang lebih memberdayakan kekuatan internal KAI. Development of RTS that improves empowerment of KAI's internal power. Pengembangan fungsi-fungsi kunci aplikasi <i>e-procurement</i> yang dapat digunakan bersama-sama oleh seluruh unit kerja. Development of e-procurement application key functions which can be used jointly by all work units. Pengembangan aplikasi kapabilitas manajemen kinerja. Development of performance management capability application. Peluncuran aplikasi SIMAK/e-office untuk memudahkan pengajuan cuti dan perjalanan dinas. Launching of SIMAK/e-office application for easier leave and office trip applications. Implementasi <i>financial planning, budgeting & forecasting</i>, pengembangan fungsi <i>controlling</i>, serta <i>asset management</i>. Implementation of financial planning, budgeting and forecasting, controlling function development, and asset management. <i>Collecting risk data</i> dan investasi risiko. Risk data collection and risk investment. Persiapan fasilitas teknologi pendukung layanan <i>analytical</i>. Preparation of analytical service support technology facility.



Strategi Keberlanjutan KAI [G4-DMA]

KAI Sustainability Strategies [G4-DMA]

No.	Fokus Focus	Strategi Strategy
		<ul style="list-style-type: none">Penyediaan layanan <i>analytical</i> dengan fokus utama pada aspek keuangan dan komersial. Provision of analytical service with main focus on financial and commercial aspects.Perluasan penggunaan fasilitas dasar kolaborasi yang sudah diimplementasikan terbatas. Expansion of the limited implementation of collaborated basic facility utilization.Penyelesaian revitalisasi <i>Local Area Network</i> ("LAN") di kantor-kantor unit kerja Perusahaan. Completion of Local Area Network (LAN) revitalization at work unit offices of the Company.<i>Upgrade</i> kapasitas jaringan sesuai kebutuhan bisnis. Network capacity upgrade according to business needs.Penguatan <i>data center</i> ("DC"), baik terkait dengan fasilitas fisik maupun kemampuan komputasi dan penyimpanan data. Data Center (DC) strengthening for physical facilities, computational capability, and data storage.Pengembangan <i>disaster recovery system</i> ("DRC") khususnya terkait dengan layanan-layanan utama bisnis. Development of Disaster Recovery System (DRS) for business primary services.Rencana 1 Januari 2016 DRC siap diluncurkan. The DRC is planned for launching on January 01, 2016.Penguatan arsitektur keamanan dengan fokus pada <i>access control</i>, <i>border protection</i>, dan <i>detection</i>. Safety architecture strengthening with focus on access control, border protection, and detection.Persiapan <i>full managed service</i> dengan pengadaan komputer pekerja melalui metode <i>seat management</i>. Preparation of full managed service with employee computer procurement through seat management method.Mengganti komputer dengan <i>operating system</i> yang sudah tidak layak pakai, terutama di pelosok. Replacing computers whose operating systems are no longer fit-for-use, particularly at regions.Optimalisasi tata kelola TI agar TI dapat menjadi <i>enabler</i> bagi Perusahaan. IT Governance optimization to become enabler for the Company.Fokus pada tata kelola TI organisasi seperti pemisahan tugas dan pembatasan wewenang. Focus on IT organizational governance such as division of duties and limitation of authorities.Meningkatkan proses operasional tata kelola TI. Improving IT governance operation process.

Stategi Keberlanjutan KAI [G4-DMA]
KAI Sustainability Strategies [G4-DMA]

No.	Fokus Focus	Strategi Strategy
5	Peningkatan Sumber Daya Manusia Improvement of Human Resources (HR)	<ul style="list-style-type: none"> • Menuju <i>Learning Organization</i>. Toward Learning Organization. • Inovasi dalam pelayanan SDM yang berbasis TI. IT-based service innovation. • Evaluasi dan perbaikan proses rekrutmen. Evaluation and improvement to recruitment process. • Mendirikan <i>Competency Based Human Resources Management</i> (CBHRM) dan <i>Strength-based Human Resources Management</i> (SBHRM). Establishment of Competency-based Human Resources Management (CBHRM) and Strength-based Human Resources Management (SBHRM). • Implementasi program <i>Performance Management</i>. Implementation of Performance Management Program. • Program pensiun dini dengan menggunakan dana investasi. Early retirement program using investment fund. • Persiapan efektivitas SDM terkait dengan pemanfaatan teknologi untuk tahun 2016. Preparation of HR effectiveness for the utilization of technology in 2016. • Menjadikan pelatihan sebagai hak dan kewajiban bagi setiap pekerja dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari pengembangan karir pekerja. Promotion of training as the right and duty of each employee as an integral part of employees' career development. • Menjadikan <i>workshop engagement to change</i> dan pelatihan <i>skill</i> dan kompetensi sebagai agenda rutin sehingga budaya lima nilai utama bisa menjadi <i>new habit</i>. Promotion of workshop engagement to change and skill and competency training as routine agenda to realize five main values as the new habit.
6	Peningkatan akses layanan pelanggan Improvement to Customer service access	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan porsi pendapatan secara agresif dari angkutan barang di Jawa dan Sumatera dengan menawarkan konsep <i>Total Logistic Solution</i> kepada pelanggan untuk memberikan layanan angkutan barang <i>pick up and delivery</i> secara <i>door to door services</i>. Aggressive improvement of income portion from freight transports in Java and Sumatra by promoting Total Logistic Solution concept to customers to provide pick up and delivery freight transport service using door-to-door service method. • Mengembangkan angkutan penumpang komuter Jabodetabek, KA Bandara, dan Trans Sumatera untuk memperluas layanan angkutan penumpang. Development of commuter line in Jabotabek, Airport Train, and Trans Sumatra to expand passenger transport service.



Strategi Keberlanjutan KAI [G4-DMA]

KAI Sustainability Strategies [G4-DMA]

No.	Fokus Focus	Strategi Strategy
		<ul style="list-style-type: none">• Mengembangkan usaha properti dengan komersialisasi di wilayah sekitar dan terhubung dengan Stasiun Besar. Development of property business with commercialization around and connected to Large Stations.• Meningkatkan <i>safety level</i> operasional kereta api mencapai <i>zero accident</i> dengan teknologi keselamatan tepat sasaran dan handal. Improvement of railway operation safety level to zero accident using effective and reliable safety technology.• Peningkatan peran SDM dan teknologi informasi dalam kerangka efektivitas sistem informasi manajemen. Improvement of HR and information technology roles for an effective management information system.• Meningkatkan pelayanan angkutan berdasarkan <i>customer oriented</i>, fokus pada kualitas, keamanan, kenyamanan, dan nilai tambah bagi pengguna jasa angkutan kereta api. Development of customer oriented transportation service, focus on quality, security, comfort, and value added for railway service users.



Kompetisi memegang peranan paling penting yang akan mempengaruhi kesuksesan program Perusahaan. Ancaman datang dari sarana transportasi yang lain, terutama kapal dan truk untuk bisnis angkutan barang dan penerbangan dengan *budget* rendah, kapal, mobil, dan bus untuk penumpang. Ancaman lain datang dari potensi dari masuknya pemain baru ke industri perkeretaapian terutama pada angkutan penumpang dalam kota dan commuter. Untuk menghadapi hal tersebut, KAI juga melakukan strategi dalam bentuk inovasi berkelanjutan pada KA penumpang maupun KA barang.

Inovasi KA Penumpang [G4-DMA]

Competition holds the most crucial role in affecting the success of Company programs. Threats may come from other means of transportation, particularly from vessels and trucks for freight transport business, and low-budget airplanes, vessels, cars, and buses for passenger transport business. Another threat also comes from new actors in railway industry, particularly in-city passenger transport and commuter lines. To face such challenge, KAI also implements sustainable innovation strategies for passenger train and freight train. [G4-DMA]

1

Pengoperasian KA Kertajaya Rangkaian Panjang Operation of Kertajaya Long Train

KAI telah mengoperasikan KA Kertajaya Rangkaian Panjang pada tanggal 4 Desember 2015. KA ini merupakan kereta penumpang terpanjang pertama di Indonesia dengan kapasitas 1.484 tempat duduk. Stasiun pemberhentian KA ini yaitu, Pasarsenen – Cirebonprujakan – Tegal – Pekalongan – Semarangtawang – Cepu – Bojonegoro – Babat – Lamongan – Surabaya Pasarturi dengan waktu tempuh 11 jam 0 menit.

KAI has been operating the Kertajaya Long Train since December 04, 2015. The train is the first longest train in Indonesia with the capacity of 1,484 seats. The train serves Pasarsenen - Cirebonprujakan - Tegal - Pekalongan - Semarangtawang - Cepu - Bojonegoro - Babat - Lamongan - Surabaya Pasarturi route with traveling time 11 hours 0 minute.



2

Pengoperasian KA JogloKerto (Jogja – Solo – Purwokerto) Operation of JogloKerto Train (Jogja - Solo - Purwokerto)

KAI telah mengoperasikan KA JogloKerto pada tanggal 25 September 2015. KA ini menggunakan rangkaian idle Ka Jaka Tingkir relasi Pse-Pws. Kapasitas KA ini menyediakan 520 tempat duduk. Stasiun pemberhentian KA ini yaitu, Solobalapan – Purwosari – Klaten – Lempuyangan – Yogyakarta – Wates – Jenar – Kutoarjo – Kebumen – Gombong – Sumpiuh – Kroya – Purwokerto dengan waktu tempuh 4 jam 8 menit.

KAI has been operating the JogloKerto Train since September 25, 2015. The train uses idle Jaka Tingkir Train relation Pse - Pws. The train has 520 seats capacity. The train serves Solobalapan - Purwosari - Klaten - Lempuyangan - Yogyakarta - Wates - Jenar - Kutoarjo - Kebumen - Gombong - Sumpiuh - Kroya - Purwokerto route with traveling time 4 hours 8 minutes.





3

Pengoperasian KA Kaligung Operation of Kaligung Train

KAI telah mengoperasikan KA Kaligung pada tanggal 9 Juli 2015. KA ini merupakan kereta makan bertemakan etnik ukiran Jawa Tengah. Kapasitas KA ini menyediakan 636 tempat duduk. Stasiun pemberhentian KA ini yaitu, Semarangponcol – Weleri – Pekalongan – Pemalang - Tegal dengan waktu tempuh 2 jam 25 menit dengan 8 kali sehari jumlah perjalanan. KA ini menyediakan fasilitas kereta makan tema etnik, kabin penumpang dilengkapi *audio – video system*.

KAI has been operating the Kaligung Train since July 09, 2015. This is a restaurant train with Central Java ethnic carving design. The train has 636 seats capacity. The train serves Semarangponcol - Weleri - Pekalongan - Pemalang - Tegal route with traveling time 2 hours 25 minutes with eight daily trips. The train offers ethnic-themed restaurant facilities and audio-video system for passenger cabin.



4

Mesin Transaksi Tiket Mandiri Vending Machine

KAI telah mengimplementasikan *Vending Machine* pada bulan Maret 2015. *Vending Machine* ini bertujuan sebagai alternatif *channel* penjualan tiket dan sebagai edukasi masyarakat untuk bertransaksi tidak ke loket. Jumlah perangkat yang diluncurkan pada tahun ini sebanyak 27 unit. Lokasi stasiun yang telah mengimplementasikan perangkat ini yaitu Gambir, Pasarsenen, Jatinegara, Bandung, Cirebon, Cirebonprujakan, Tegal, Semarangponcol, Semarangtawang, Purwokerto, Yogyakarta, Lempuyangan, Solobalapan, Madiun, Malang, Surabaya Gubeng, Surabaya Pasarturi, dan Jember dengan rata-rata transaksi sebanyak 2.150 per bulan.

KAI has been operating vending machines since March 2015. The vending machines serve as alternative channel for ticketing and educate the public to switch from doing transactions at the ticket counter. 27 vending machines were launched for operation in 2015. The machines have been operating in Gambir, Pasarsenen, Jatinegara, Bandung, Cirebon, Cirebonprujakan, Tegal, Semarangponcol, Semarangtawang, Purwokerto, Yogyakarta, Lempuyangan, Solobalapan, Madiun, Malang, Surabaya Gubeng, Surabaya Pasarturi, and Jember stations with monthly average transactions of 2,150.



5

Tiket Thermal KA Lokal Local Train Thermal Ticket

KAI telah mengimplementasikan Tiket Thermal KA Lokal pada bulan November 2014 (Daop 2 BD dan Daop 6 YK) dan Januari 2015 (Daop 1 JAK). Tiket Thermal KA Lokal ini menggantikan blanko tiket KA lokal biasa menjadi kertas thermal yang bertujuan untuk mempercepat waktu transaksi, mempercepat antrian di loket, dan efisiensi logistik blanko tiket. Wilayah yang telah menerapkan tiket ini yaitu, DAOP 1 JAK, DAOP 2 BD, DAOP 5 PWT, DAOP 6 YK, DAOP 7 MN, DAOP 8 SB, DIVRE 2 PD, dan SUBDIVRE 3.2 TNK.

KAI has established the Local Train Thermal Ticket in November 2014 (Daop 2 BD and Daop 6 YK) and January 2015 (Daop 1 JAK). The Local Train Thermal Ticket replaces the regular local train ticket form into thermal paper to accelerate transaction time, accelerate ticket counter queue, and improve ticket form logistic efficiency. The ticketing method has been implemented in DAOP 1 JAK, DAOP 2 BD, DAOP 5 PWT, DAOP 6 YK, DAOP 7 MN, DAOP 8 SB, DIVRE 2 PD, and SUBDIVRE 3.2 TNK.





6

Pembatasan Bagasi Tangan Hand Baggage Limitation

KAI telah mengimplementasikan Pembatasan Bagasi Tangan (Barang bawaan penumpang yang dibawa ke kabin) pada tanggal 20 Desember 2015. Pembatasan Bagasi Tangan ini bertujuan untuk:

- a. Mengedukasi pelanggan untuk membatasi jumlah dan berat bagasi yang dibawa ke kabin.
- b. Berat bagasi yang diperbolehkan dibawa ke kabin adalah maksimal 40 kg atau 200 dm³ (70 cm x 48 cm x 60 cm), dengan syarat ketentuan sbb:
 - Berat 0 – 20 kg atau 100 dm³ (70 cm x 48 cm x 30 cm): gratis/bebas bea.
 - Berat 21 – 40 akan dikenakan bea atas kelebihan berat.
 - Kelas eksekutif: Rp10.000 per kg.
 - Kelas bisnis dan ekonomi komersial: Rp6.000 per kg.
 - Kelas ekonomi non komersial: Rp2.000 per kg.
 - Di atas 40 kg: tidak diperkenankan dibawa

KAI has been implementing the Hand Baggage Limitation to be brought into the cabin since December 20, 2015. The Hand Baggage Limitation aims to:

- a. Educate the passengers to limit the number and weight of cabin baggage.
- b. The weight of permitted cabin baggage is maximum 40 kg or 200 dm³ (70 cm x 48 cm x 60 cm) with the following conditions:
 - Weight 0-20 kg or 100 dm³ (70 cm x 48 cm x 30 cm) is duty-free.
 - Weight 21-40 kg will be subjected to excess baggage charge.
 - Executive Class: Rp10,000 per kg
 - Business and Commercial Economy Classes: Rp6,000 per kg
 - Non-Commercial Economy Class: Rp2,000 per kg
 - Baggage over 40 kg is not allowed.



1

Modifikasi Gerbong KKBW Perahu 45 Ton dari KKBW50 Ton eks PT.BA Thn.
Modification of 45 ton KKBW Perahu Wagon from 50 ton KKBW ex PT Ba Thn.

Dilakukan modifikasi gerbong KKBW 50 ton eks. PT. BA Tarahan menjadi KKBW Perahu 45 ton untuk angkutan PT. BA Kertapati.
Modification was carried out to 50 ton KKBW wagon ex PT BA Tarahan into 45 ton KKBW Perahu for the transport of PT BA Kertapati.

2

Modifikasi 96 unit tutup Klinker di Divre II SB.
Modification of 96 units of Clinker cover at Divre II SB.

Telah dilakukan modifikasi tutup Klinker sebanyak 96 unit untuk angkutan Klinker PT.Semen Padang di Divre II SB.
Modification was carried out to 96 units of Clinker cover for the transport of Clinker of PT Semen Padang at Regional Division II SB.

3

Penambahan Rong pada GD 42 Ton untuk angkutan kayu PT TEL.
Addition of Rong at 42 ton Flat Wagon for wood transport of PT TEL.

Untuk angkutan kayu telah dilakukan modifikasi dengan penambahan Rong pada Gerbong Datar (GD) 42 ton.
Modification was carried out for wood transportation with the addition of Rong to 42 ton Flat Wagon.

4

Penggunaan sistem palletisasi pada GD 42 dan 52 Ton untuk angkutan barang curah dalam kantong.
Utilization of palletizing system for 42 and 52 ton Flat Wagon for the transport of bulk goods in bags.

Pengaplikasian sistem paletisasi pada angkutan barang curah dalam kantong guna mempercepat proses *loading* dan *unloading*.
Implementation of palletizing system for the transport of bulk goods in bags to accelerate the loading and unloading processes.

5

Penggunaan Isotank pada GD 42 Ton.
Utilization of Isotank for 42 ton Flat Wagon.

Dengan penggunaan Isotank dapat mengangkut barang liquid (semen curah, gas, dan BBM) dengan menggunakan GD 42 ton.
Isotank is used for transporting liquid goods (bulk cement, gas, and fuel) in 42 ton Flat Wagon.

6

Penggunaan kontainer rangka untuk angkutan motor dan multikomoditi.
Utilization of frame container for the transport of motorcycles and multi-commodities.

Dilakukan desain dan ujicoba kontainer rangka sehingga dapat mengakomodir permintaan konsumen untuk mengangkut motor ataupun komoditi lain.
Frame container was designed and tested to accommodate customers' demands to transport motorcycles and other commodities.

7

Dilakukan pengujian selisih antar boogie pada sarana yang digunakan.
Tests were carried out to find out inter-boogie difference at the facilities being used.

Untuk memperluas pangsa pasar dan memudahkan penataan muatan sehingga perjalanan Kereta Api aman. Selisih antara boogie yang tadinya 2 ton menjadi diatas 2 ton.
To expand market share and facilitate the arrangement of freight for safe railway trip. Inter-boogie difference from the previously 2 ton increases to above 2 ton.

Pelibatan Pemangku Kepentingan

STAKEHOLDERS ENGAGEMENT







Pelibatan Pemangku Kepentingan

STAKEHOLDER ENGAGEMENT

KAI meyakini bahwa membangun komunikasi proaktif dengan seluruh pemangku kepentingan merupakan salah satu faktor pendukung dalam menjalankan strategi keberlanjutan Perusahaan

KAI believes that building proactive communication with the stakeholders serves as a supporting factor in running Company's sustainability strategy.



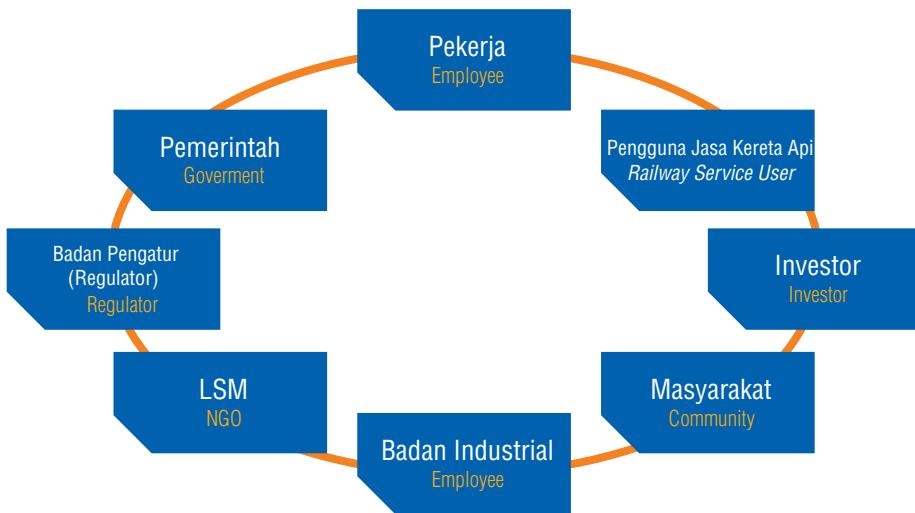
KAI memaknai pemangku kepentingan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam menjalankan strategi keberlanjutan Perusahaan. Oleh karena itu, KAI membangun komunikasi proaktif dan menjalin kemitraan dengan para pemangku kepentingan yang relevan. KAI senantiasa menanggapi secara serius mengenai masukan atau topik mengenai isu-isu yang tengah berkembang, karena dari pelibatan pemangku kepentingan, KAI dapat memperoleh wawasan mengenai cara pandang pemangku kepentingan baik internal maupun eksternal dalam menilai kinerja Perusahaan agar diperoleh hasil evaluasi untuk semakin memajukan kinerja Perusahaan secara berkelanjutan. Dengan pelibatan pemangku kepentingan ini, KAI juga memperoleh masukan mengenai aspek-aspek keberlanjutan material yang menjadi fokus Perusahaan dalam menjalankan program-program *Sustainability*.

KAI telah mengidentifikasi berbagai kelompok pemangku kepentingan yang relevan dengan kegiatan bisnis Perusahaan yang terdiri dari Pekerja, Pengguna Jasa Kereta Api, Investor, Masyarakat, Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM), Badan-badan Industri/Pemasok, Badan Pengatur (Regulator), dan Pemerintah. Identifikasi dan pemilihan kelompok pemangku kepentingan tersebut bertujuan untuk mengetahui siapa saja yang paling berkepentingan dengan Perusahaan, hubungan apa yang dijalin, dan hal-hal apa saja yang dikomunikasikan.

[G4-24, G4-25]

KAI considers stakeholders as an integral part in running Company's sustainable strategies. This is why KAI strives to build proactive communication and partnership with relevant stakeholders. KAI unceasingly take serious consideration the inputs or topics concerning developing issues, as engagement of internal and external stakeholders construes as an excellent source for us in obtaining their opinions about Company performance to yield the result of evaluation which may enhance Company's sustainable performance. In the stakeholder engagement, KAI also receives inputs concerning material sustainability aspects as our focus in running the Sustainability programs.

KAI has identified a number of relevant stakeholder groups according to Company business activities, such as Employees, Railway Service Users, Investors, the Public, Non-Governmental Organizations, Industrial Agencies/Suppliers, Regulators, and the Government. The identification and selection of these stakeholder groups aim to learn which group has the most interest in the Company, which relations are being built, and which issues are communicated. [G4-24, G4-25]



Pengelolaan Hubungan dengan Pemangku Kepentingan Management of Relationship with Stakeholders

Pemangku Kepentingan [G4-24] Stakeholder [G4-24]	Pendekatan [G4-26] Approach [G4-26]	Frekuensi [G4-27] Frequency [G4-27]	Topik [G4-27] Topic [G4-27]
Pekerja Employee	<ol style="list-style-type: none"> Survei keterlibatan pekerja. Employee engagement survey. E-office (media informasi berita, dokumen, forum diskusi, profil data pekerja, fasilitas akses pembelian tiket pekerja, dan sebagainya). E-office (news information media, documents, discussion forum, employee data profile, employee ticketing access facility, etc.) Milis broadcast melalui <i>email</i> untuk pekerja sampai dengan Direksi seputar aktivitas <i>terupdate</i> Perusahaan. Broadcast mailing list through e-mail for employees to the Board of Directors containing news on most updated activities within the Company. Program Diklat Fungsional. Functional Education and Training Program. Serikat Pekerja Kereta Api (SPKA) dan Perjanjian Kerja Bersama (PKB). Railway Employee Union (SPKA) and Collective Labor Agreement (CLA) Kerja sukarela oleh pekerja. Voluntary work by the employees. 	<ol style="list-style-type: none"> Satu kali Once Setiap hari Daily Insidental Satu bulan sekali Once in a month Satu tahun sekali Once in a year Insidental 	Sistem pengiriman dokumen antar unit kerja. Inter-work unit document delivery system.



Pengelolaan Hubungan dengan Pemangku Kepentingan
Management of Relationship with Stakeholders

Pemangku Kepentingan [G4-24] Stakeholder [G4-24]	Pendekatan [G4-26] Approach [G4-26]	Frekuensi [G4-27] Frequency [G4-27]	Topik [G4-27] Topic [G4-27]
Pengguna Jasa Kereta Api Railway Service User	<ol style="list-style-type: none"> Survei kepuasan pelanggan. Customer satisfaction survey. Menanggapi dan menyelesaikan keluhan pelanggan. Responding to and settling customer complaints. Penelusuran dan menganalisis pelanggan potensial. Tracing and analyzing potential customers. 	<ol style="list-style-type: none"> Satu kali Once Setiap hari Daily Satu bulan sekali Once in a month 	Meningkatkan loyalitas pelanggan. Improving customer loyalty.
Investor Investors	<ol style="list-style-type: none"> Pertemuan tatap muka (menyampaikan program KAI dan isu terkini terkait perkembangan bisnis dimasa yang akan datang). Face-to-Face meeting (delivering KAI programs and current issues on future business development). Grup fokus (menyelesaikan berbagai masalah sehingga diperoleh kesepakatan yang terbaik bagi investor maupun KAI secara berkesinambungan dengan tidak ada yang dirugikan). Focus group (settling various issues to achieve the best agreement for the investors and KAI in a sustainable manner without prejudice to each of the party). Roadshow (melihat langsung kinerja Perusahaan yang sedang berjalan dan program KAI dimasa yang akan datang dan berminat berkontribusi mengenai pendanaan dengan prinsip saling menguntungkan). Roadshow (witnessing directly ongoing Company performance and future KAI programs and intending to contribute to the funding with mutual-benefit principle). 	<ol style="list-style-type: none"> Satu minggu sekali Once in a week Satu minggu sekali Once in a week Insidental Incidental 	Kinerja angkutan penumpang dan angkutan barang. Passenger transport and freight transport performance.
Masyarakat Community	<ol style="list-style-type: none"> Jejaring sosial dan keterlibatan, termasuk peluncuran produk pembelian tiket secara online, cetak tiket mandiri, dan mesin E-Kiosk. Social network and engagement, including the launching of online ticketing application, independent ticket printing, and E-Kiosk vending machine. 	<ol style="list-style-type: none"> Setiap hari Daily 	Perlintasan sebidang dan penertiban aset. Railway crossing and asset control.

Pengelolaan Hubungan dengan Pemangku Kepentingan
 Management of Relationship with Stakeholders

Pemangku Kepentingan [G4-24] Stakeholder [G4-24]	Pendekatan [G4-26] Approach [G4-26]	Frekuensi [G4-27] Frequency [G4-27]	Topik [G4-27] Topic [G4-27]
	<p>2. Kerjasama dengan badan-badan multilateral dan mitra LSM utama untuk menjalankan program-program <i>Corporate Social Responsibility</i> (CSR). Cooperation with multilateral agencies and main partnering NGOs to implement the Corporate Social Responsibility (CSR) programs.</p> <p>3. Pertemuan tatap muka (sosialisasi terkait aset milik KAI, sosialisasi ketertiban berlalu lintas, dan sebagainya). Face-to-Face meeting (socializations about KAI assets, traffic order, etc.)</p> <p>4. Kerja bakti bersama untuk mengatasi masalah lingkungan Communal work to address environmental issues</p>	<p>2. Satu bulan sekali Once in a month</p> <p>3. Insidental Incidental</p> <p>4. Satu minggu sekali Once in a week</p>	
Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) Non-Governmental Organizations (NGOs)	<p>1. Pertemuan tatap muka (memberikan fungsi kontrol kinerja operasi Perusahaan untuk bahan perbaikan dimasa yang akan datang secara konsisten dan berkesinambungan). Face-to-Face meeting (delivering Company operation performance control for future improvement materials in consistent and sustainable manners).</p>	<p>1. Insidental Incidental</p>	Penertiban aset.

Pengelolaan Hubungan dengan Pemangku Kepentingan Management of Relationship with Stakeholders

Pemangku Kepentingan [G4-24] Stakeholder [G4-24]	Pendekatan [G4-26] Approach [G4-26]	Frekuensi [G4-27] Frequency [G4-27]	Topik [G4-27] Topic [G4-27]
Badan-badan Industri/Pemasok Industrial Agencies/ Suppliers	<p>1. Rapat bersama terkait kebutuhan KAI terhadap persediaan barang/jasa sehingga terjadi kesepakatan untuk standarisasi produk maupun layanan yang sesuai dengan kinerja Perusahaan yang terbaik secara berkesinambungan</p> <p>Joint meeting concerning KAI requirements for goods/services procurement to establish agreement for product and service standardization considered fit to the best sustainable Company performance..</p> <p>2. Partisipasi aktif dalam menawarkan produk maupun layanan yang sesuai dengan kualitas terbaik untuk mendukung kinerja operasional Perusahaan.</p> <p>Active participation in offering products and services according to the best quality to support Company's operational performance.</p>	<p>1. Satu bulan sekali Once in a month</p> <p>2. Setiap hari Daily</p>	<p>Spesifikasi barang dan jasa.</p>
Badan Pengatur (Regulator) Regulator	<p>1. Rapat bersama (membahas kebutuhan prasarana yang pas dan sesuai).</p> <p>Joint meeting (discussing the needs of fit and proper infrastructure)</p> <p>2. Komunikasi tertulis (<i>update</i> data atas isu-isu perkembangan kebutuhan pengguna jasa yang harus ditindaklanjuti dengan kebijakan bersama).</p> <p>Written information (updating the data on service user requirement development issues which should be followed-up with joint policy).</p> <p>3. Implementasi aktif mengenai persyaratan regulator dalam operasional perkeretaapian dan keterlibatan dalam proses pengawasan operator.</p> <p>Active implementation on regulator's requirement in railway operations and engagement in operator monitoring process.</p>	<p>1. Insidental Incidental</p> <p>2. Insidental Incidental</p> <p>3. Setiap saat Everytime</p>	<p>1. Meningkatkan kompetensi SDM operasional sarana dan prasarana.</p> <p>Improving HR competence for facility and infrastructure operations.</p> <p>2. Meningkatkan kapasitas dan kualitas sarana & prasarana.</p> <p>Increasing the capacity and quality of facilities and infrastructure.</p>

Pengelolaan Hubungan dengan Pemangku Kepentingan

Management of Relationship with Stakeholders

Pemangku Kepentingan [G4-24] Stakeholder [G4-24]	Pendekatan [G4-26] Approach [G4-26]	Frekuensi [G4-27] Frequency [G4-27]	Topik [G4-27] Topic [G4-27]
---	--	--	--------------------------------

Pemerintah Goverment	<p>1. Pertemuan tatap muka (melakukan sinergi untuk perkembangan pembangunan Pemerintah setempat dan kebijakan KAI seperti pemanfaatan aset-aset, permasalahan asongan, penjagaan aset, permasalahan perlintasan sebidang tak terjaga, dan sebagainya).</p> <p>Face-to-face meeting (synergizing for the development of local Government development and KAI policies such as the utilization of assets, peddler issues, asset maintenance, unguarded railway crossing issue, etc.).</p> <p>2. Komunikasi tertulis dan lisan (update kebijakan Pemerintah terkini yang terkait dengan kebijakan KAI).</p> <p>Written and verbal communication (updating current Governmental policies that are relevant to KAI policies).</p>	<p>1. Insidental Incidental</p> <p>2. Insidental Incidental</p>	<p>Penataan aset yang lebih baik. Better asset management.</p>
-------------------------	---	---	--

KAI juga sangat membuka diri dalam mengakomodasi keterlibatan dan aktivitas dari berbagai komunitas yang terkait dengan kereta api. Hingga saat ini, terdapat delapan komunitas kereta api yaitu, Indonesia Railways Preservation Society, Komunitas Railfans Daop Empat (KRDE), Edan Sepur Daop 2 Bandung, @pnpc1, Prameker, Kereta Anak Bangsa, Railfans di Berbagai Wilayah Kerja KAI, dan Pramuka. KAI sangat mengapresiasi dan menghargai partisipasi komunitas karena Perusahaan menyadari bahwa komunitas kereta api memiliki peran besar sebagai pengamat, pemberi masukan, dan berpartisipasi aktif dalam berbagai kegiatan pelayanan yang diberikan Perusahaan. Untuk kedepannya, KAI akan terus membina hubungan baik dengan komunitas kereta api secara rutin dan berkelanjutan.

KAI is also very transparent in accommodating the engagement and activities of various railway communities. As of currently, there are eight railway communities, which include Indonesia Railways Preservation Society, Komunitas Railfans Daop Empat (KRDE), Edan Sepur Daop 2 Bandung, @pnpc1, Prameker, Kereta Anak Bangsa, Railfans in various KAI Work Regions, and Pramuka. KAI highly appreciates and respects the engagement from these communities as they hold significant role as the observant, provider of inputs, and active participant in various services provided by the Company. In the future, KAI will maintain such positive relationship with these railway communities regularly and sustainably.



Aktivitas Komunitas yang Membantu Pelayanan KAI Tahun 2015

Community Activities Assisting KAI Services in 2015

No.	Nama Komunitas Kereta Api Name of Railway Community	Aktivitas Activity	
1	Indonesia Railways Preservation Society Indonesia Railways Preservation Society	Kampanye himbauan kepada masyarakat peduli keselamatan di perlintasan KA Jalan Madiun, Menteng, Jakarta. Campaign to inform to the public on the awareness of railway crossing safety at Jalan Madiun, Menteng, Jakarta.	
2	Komunitas Railfans Daop Empat (KRDE) 'Operation Area 4' Railfans Community	Kegiatan Gotong Royong Resik-resik di lingkungan Polder Semarang Tawang Communal work to clean the Semarang Tawang Polder.	
3	Edan Sepur Daop 2 Bandung 'Operation Area 2 Bandung Train Maniacs	Sosialisasi Keselamatan di Perlintasan Kereta Api Cimindi. Socialization of safety at the Cimindi railway crossing.	
4	@pnpcl	Komunitas penumpang <i>Commuter Line</i> mengadakan kegiatan sosial donor darah dengan tema <i>A Drop for Life</i> di Ruang Rapat Utama PT KCJ <i>Commuter Line</i> passengers' community held a social event, blood transfusion themed "A Drop for Life" at the Main Meeting Room PT KCJ	
5	Prameker	Aksi Peduli Donor Darah yang dilakukan oleh Komunitas Prameker Kota Solo Blood Transfusion Care Action held by Prameker Community of Solo City	
6	Kereta Anak Bangsa 'Train of the Children of the Nation'	Napak Tilas ke jalur tidak aktif di Saketi Bayah untuk edukasi Sejarah Retracing inactive tracks in Saketi Bayah for History education.	
7	Railfans di Berbagai Wilayah Kerja KAI, Pramuka Railfans in various KAI Work Regions, Pramuka	Komunitas membantu KAI sebagai <i>Customer Service Mobile</i> dalam pelaksanaan angkutan lebaran. Komunitas bertugas mengarahkan penumpang, memberi info tentang perjalanan KA, pembelian tiket, dan menjaga ketertiban di Stasiun The communities assist KAI as the Mobile Customer Service during Eid al-Fitr transport. The communities help directing passengers, giving info on railway trip and ticketing, and maintaining orders at stations.	



Sekilas KAI

KAI IN A BRIEF







PT Kereta Api Indonesia (Persero), selanjutnya disebut sebagai KAI atau 'Perusahaan' adalah Badan Usaha Milik Negara yang menyediakan, mengatur, dan mengurus jasa angkutan kereta api di Indonesia. KAI didirikan sesuai dengan akta tanggal 1 Juni 1999 No. 2 yang dibuat dihadapan Imas Fatimah, S.H., Sp.N., Notaris di Jakarta, dan kemudian diperbaiki kembali sesuai dengan akta tanggal 13 September 1999 No. 14. Akta pendirian tersebut telah mendapat pengesahan dari 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.

Periode Perusahaan berorientasi pada pelayanan publik bermula pada 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 sebagai perusahaan umum, Perumka berupaya untuk mendapatkan laba dari jasa yang disediakannya. Untuk mendorong Perumka menjadi perusahaan bisnis jasa, pada tanggal 3 Februari 1998 pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998. Dengan status barunya, KAI beroperasi sebagai lembaga bisnis yang berorientasi laba. Untuk tetap menjalankan sebagian misinya sebagai organisasi pelayanan publik, Pemerintah menyediakan dana *Public Service Organization* (PSO).

Kepemilikan saham KAI 100% dimiliki oleh Pemerintah. Produk dan Jasa yang dihasilkan KAI mencakup enam bidang yang terdiri dari Angkutan Penumpang, Angkutan Barang, Pengelolaan Properti, Pariwisata, Restoran, dan Distribusi Logistik. [G4-3, G4-4, G4-7]

PT Kereta Api Indonesia (Persero), hereinafter referred to as KAI or the 'Company', is a State-Owned Enterprise which provides, organizes, and manages railway transport service in Indonesia. KAI was established under the Deed dated June 01, 1999 No. 2 made before Imas Fatimah, S.H., Sp.N., a Notary based in Jakarta, which was later amended by deed dated September 13, 1999 No. 14. The deed of establishment has received the approval of the Minister of Justice of the Republic Indonesia through the Decree dated October 01, 1999 No. C-17171 HT.01.01.TH.99 and was announced in the State Gazette dated January 14, 2000 No. 4 Supplement No. 240/2000.

The company has started to direct its orientation to public service since the early period of the independence of Indonesia. In May 25, pursuant to Government Regulation No. 22 of 1963, the Government of the Republic of Indonesia established the Railway State Company (Perusahaan Negara Kereta Api - PNKA). In September 15, 1997, pursuant to Government Regulation No. 61 Tahun 1971, PNKA was changed into Railway Service Company (Perusahaan Jawatan Kereta Api - PJKA). With its status as a State Company and Service Company, KAI at that time operated to serve the public with subsidized fund from the Government.

A new era for KAI management commenced when PJKA was changed into Railway Public Company (Perusahaan Umum Kereta Api - Perumka) pursuant to Government Regulation No. 57 of 1990. With its status as a public company, Perumka made the effort to gain profits from the services provided. To encourage Perumka into a service business company, on February 03, 1998 the Government stipulated the change in the form from Railway Public Company (Perusahaan Umum - Perum) into Liability Company (Perusahaan Perseroan - Persero) under Government Regulation No. 19 of 1998. With its new status, KAI operates as a business entity with profit orientation. To remain implementing its mission as a public service organization, the Government allocated the Public Service Organization (PSO) fund for the Company.

KAI shares are 100% held by the Government. Products and Services generated by KAI cover six lines, comprising of Passenger Transport, Freight Transport, Property Management, Tourism, Restaurant, and Logistics Distribution. [G4-3, G4-4, G4-7]

Peristiwa Penting 2015 | Milestones in 2015

Januari | January



Penandatanganan Kontrak PSO Tahun 2015 (5/1) | PSO Contract Signing in 2015 (January 05)

Penandatanganan oleh Direktur Jendral Perkeretaapian, Hermanto Dwiatmoko dan Direktur Utama KAI, Edi Sukmoro dengan disaksikan oleh Menteri Perhubungan RI, Ignasius Jonan dengan nilai kontrak Rp1.523.737 juta.

The signing by Director General of Railway, Hermanto Dwiatmoko and President Director of KAI, Edi Sukmoro, witness by the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia, Ignasius Jonan with contract value at Rp1.523.737 million.



Launching KA Malioboro Ekspres Pagi Relasi Yk-MI (23/1) | Launching of Malioboro Ekspres Pagi Train Yk-MI Relation (January 23)

Kereta api ini diluncurkan untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa KA dan memberikan pilihan waktu perjalanan kepada masyarakat yang akan berpergian dari Yogyakarta ke Malang pada pagi hari. KA Malioboro Ekspres berangkat dari stasiun Yogyakarta pukul 08.05 tiba di Malang pukul 16.20 yang memiliki kapasitas tempat duduk sebanyak 470 seat yang terdiri dari 150 seat kelas eksekutif dan 320 seat kelas ekonomi.

The train was launched to improve services to railway service users and provide railway trip time option for the passengers who choose to travel from Yogyakarta to Malang in the morning. Malioboro Ekspres Train which departs from Yogyakarta Station at 08:05 and arrives at Malang at 16:20 has seat capacity of 470 seats, consisting of 150 executive class seats and 320 economy class seats.

Februari | February



KAI Dan Pelindo III Sepakati MoU Penertiban dan Pemanfaatan Aset Negara (3/2) | MoU on the Control and Utilization of State Assets between KAI and Pelindo III (February 3)

Memorandum of Understanding (MoU) antara KAI dan Pelindo III yang ditandatangani di Ruang Rapat Karang Jamuan Pelindo III cabang Tanjung Perak, Surabaya.

The Memorandum of Understanding (MoU) between KAI and Pelindo III was signed at the Karang Jamuang Meeting Room of Pelindo III, Tanjung Perak Branch, Surabaya.



Satu Rangkaian Baru de Cheribon Express Layani Masyarakat Cirebon (18/2) | One New Set of de Cheribon Express to Serve the Public of Cirebon (February 18)

Inovasi untuk mengutamakan peningkatan pelayanan yang nyaman dan aman bagi pengguna jasa. KAI meluncurkan satu rangkaian baru KA Cirebon Ekspres relasi Stasiun Cirebon-Gambir PP. Rangkaian yang diluncurkan terdiri dari lima kereta eksekutif (K1) dan dua kereta bisnis (K2) yang semuanya kereta baru hasil *retrofit*. Selain itu, juga terdapat tambahan fasilitas di dalamnya sehingga memiliki kesan lebih mewah dan nyaman layaknya hotel berjalan.

Innovation to prioritize the improvement of comfortable and secure services for service users. KAI launched one set of Cirebon Express Train of two-way relation Cirebon-Gambir Stations. The launched set consists of five executive railcars (K1) and two business railcars (K2), all of which are new railcars from retrofit. The train is also installed with additional facilities to give exclusive and comfortable atmosphere similar to a hotel on wheel.

Mei | May



Penandatanganan MoU antara KAI dengan PT Jakarta Propertindo (4/5) | The Signing of MoU between KAI and PT Jakarta Propertindo (May 04)

Penandatanganan nota kesepakatan bersama ini dilakukan oleh Direktur Utama KAI, Edi Sukmoro, Direktur Logistik dan Pengembangan Usaha KAI, Candra Purnama dan Direktur Utama PT Jakarta Propertindo, Abdul Hadi. PT Jakarta Propertindo yang merupakan BUMD DKI Jakarta salah satu yang terbesar dengan *core business* Property, Utilities, dan Infrastruktur. Adapun maksud dari MoU ini adalah dalam rangka mempelajari dan mengkaji kelayakan yang berkaitan dengan rencana kerjasama pengembangan usaha di bidang properti, infrastruktur, utilitas, serta di bidang usaha lainnya.

The Memorandum of Understanding was co-signed by KAI President Director, Edi Sukmoro, KAI Director of Logistics and Business Development, Candra Purnama, and PT Jakarta Propertindo President Director, Abdul Hadi. PT Jakarta Propertindo as a Regionally-Owned Enterprise of the Special Capital Region of Jakarta is among the largest having the core business of property, utility, and infrastructure. The MoU was signed to conduct studies and feasibility test on the business development cooperation plan in property, infrastructure, utility, and other business fields.

Juni | June



16 Penghargaan Diraih oleh KAI dalam Ajang The Best Contact Center Indonesia 2015 (5/6) | KAI Earned 16 Awards at the Best Contact Center Indonesia 2015 (June 05)

At the Best Contact Center Indonesia (TBCCI) Award Night 2015 held at the Balai Kartini, Jakarta (June 04), KAI earned 16 awards for both the Company and its employees. The event was participated by 32 SOEs and Private Companies across Indonesia, whereupon 20 participants attended the event in the previous year. KAI President Director, Edi Sukmoro appreciates the achievement.

Juli | July



Menhub Resmikan Stasiun Palmerah dan Pengoperasian Jalur Ganda Duri-Tangerang (6/7) | Minister of Transportation Inaugurates Palmerah Station and Operation of Duri-Tangerang Double Track (July 06)

Kementerian Perhubungan meresmikan stasiun Palmerah yang sudah direvitalisasi sejak 2013. Peresmian stasiun ditandai dengan penekanan tombol yang dilakukan oleh Menteri Perhubungan Ignasius Jonan, Dirjen Kemenhub Hermanto Dwiatmoko dan Direktur Utama KAI, Edi Sukmoro. Proses revitalisasi stasiun tersebut menggunakan dana APBN multiyears tahun anggaran 2013 dan 2014 bernilai Rp36 miliar.

The Ministry of Transportation inaugurated the Palmerah Station which has been undergoing revitalization since 2013. The inauguration of the station was symbolized with the pushing of button by the Minister of Transportation Ignasius Jonan, Director General of Railway of the Ministry of Transportation Hermanto Dwiatmoko, and KAI President Director Edi Sukmoro. The revitalization process of the station consumed the multiyear State Budget for fiscal years 2013 and 2014 at a total of Rp36 billion.



Peresmian Revitalisasi KA Kaligung Mas Relasi Semarang Poncol-Tegal (9/7) | Inauguration of the Revitalization of Kaligung Mas Train Semarang Poncol-Tegal Relation (July 09)

Revitalisasi meliputi interior kereta makan yang bermotifkan kesenian budaya pantura (lapisan kayu menggunakan pahtan ukiran khas jepara, lukisan kaca khas Tegal, dan tirai jendela dari kain batik Pekalongan), kursi dan tempat duduk kereta makan menggunakan bahan kayu bantalan yang telah dirombak, dinding interior kereta menggunakan teknologi Japan Panel Wood dengan bahan anti bakar dan gores, serta penambahan fasilitas TV pada tiap kereta.

The revitalization includes the designing of dining car interior with Indonesian south coast art motifs (Jepara wood carving, Tegal glass painting, and Batik Pekalongan curtain), the ornamentation of the wooden seats and tables of the dining car with revamped paddings, the utilization of anti-flammable and anti-scratch Japanese technology panel wood for seats and table, and additional TV facilities for each car.

Maret | March



Peluncuran KA Perintis Batara Kresna (11/3) | Launching of Batara Kresna Pioneer Train (March 11)

KA Perintis Batara Kresna relasi Purwosari-Wonogiri telah resmi diluncurkan. Peluncuran ini di tandai dengan penyiraman dan pemecahan kendi oleh Menteri Perhubungan Ignasius Jonan, Surakarta. KA Perintis Batara Kresna ini memiliki kapasitas angkut sebanyak 117 penumpang. KA ini akan menempuh jarak 30 km dari Stasiun Purwosari-Solo-Sukoharjo-Wonogiri selama satu jam 45 menit.

The Batara Kresna Pioneer Train relation Purwosari-Wonogiri has been officially launched. The launching was symbolized with the watering of the train and the breaking of a clay jug by the Minister of Transportation, Ignasius Jonan, Surakarta. Batara Kresna Pioneer Train has carrying capacity of 117 passengers. The train will serve the distance of 30 km for Purwosari-Solo-Sukoharjo-Wonogiri route with traveling time 1 hour 45 minutes.



E-Kiosk, Vending Machine untuk Pembelian Tiket KA (13/3) | E-Kiosk, A Vending Machine for Train Ticket Purchasing (March 13)

KAI bekerja sama dengan Finnet Indonesia, salah satu anak perusahaan PT Telkom Indonesia menggelar *soft launching* fasilitas layanan pembelian tiket terbarunya. Fasilitas terbaru ini berupa *vending machine* pembelian tiket KA yang diberi nama *e-kiosk*.

KAI in collaboration with Finnet Indonesia, a subsidiary of PT Telkom Indonesia held the soft launching of its latest ticketing service facility. The latest facility comes in the form of a vending machine for train ticketing service, entitled the e-kiosk.



1 April 2015, KA Ekonomi Sidoarjo-Surabaya Gubeng-Surabaya Pasarturi-Bojonegoro Beroperasi (1/4) | April 01, 2015, the Operation of Economy train of Sidoarjo-Surabaya Gubeng-Surabaya Pasarturi-Bojonegoro Route (April 01)

Daop 8 semakin memudahkan masyarakat dalam beraktivitas, khususnya warga Sidoarjo yang akan menuju Surabaya sampai ke Bojonegoro atau sebaliknya. KA ekonomi yang selama ini mempunyai rute Surabaya pasarturi – Bojonegoro PP, mulai 1 April 2015 diperpanjang relasinya sampai ke Stasiun Sidoarjo.

The Operation Area 8 improves the convenience for the public in doing activities, particularly for the people of Sidoarjo who will travel to Surabaya to Bojonegoro or vice versa. The economy train which previously served the Surabaya Pasarturi-Bojonegoro two-way route has expanded its outreach to Sidoarjo Station as per April 01, 2015.



Peresmian Angkutan Kereta Api Petikemas di Terminal Petikemas Surabaya (9/4) | Inauguration of Container Train at the Surabaya Container Terminal (April 09)

Diresmikan angkutan kereta api petikemas yang terhubung dengan Pelabuhan Tanjung Perak oleh Menteri Perhubungan RI bersama Deputy Bidang Usaha Energi, Logistik & Perhubungan Kementerian BUMN, Direktur Utama KAI serta Direktur Utama Pelindo III.

The inauguration of container train which is connected to Tanjung Perak Port by the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia with the Deputy of Energy, Logistics, and Transportation Business Sector, the Ministry of SOEs, KAI President Director, and Pelindo III President Director.

Juli | July



Garuda Indonesia Menjadi Maskapai Resmi KAI Official Airline (July 12)

Ruang lingkup PKS ini adalah pemberian fasilitas khusus korporasi dari Garuda Indonesia kepada KAI yang meliputi harga khusus untuk setiap pembelian tiket domestik dan internasional, tambahan muatan bagasi (*excess baggage*) sejumla 10 kilogram, konter check-in/khusus pelanggan korporasi di bandara, prioritas reservasi dan pembukaan grup, kargo, dan berbagai keuntungan lainnya.

This agreement contains the provision of special corporate facilities for KAI from Garuda Indonesia which include special rate for each purchase of domestic and international tickets, additional limit for excess baggage amounting to 10 kg, special check-in counter for corporate customer at the airport, reservation priority and group booking, cargo, and other advantages.



Direktur Keuangan KAI Terpilih sebagai The First Winner Of Indonesia Best CFO 2015 (12/7) | KAI Director of Finance Named as the First Winner of Indonesia Best CFP 2015 (July 12)

Direktur Keuangan KAI, Kurniadi Atmoasmito sebagai "The First Winner Of Indonesia Best CFO 2015". Pemberian penghargaan ini dilakukan di ballroom Hotel Shangri-La, Jakarta, Kamis (9/7).

KAI Director of Finance was named as the First Winner of Indonesia Best CFP 2015. The award was presented at the Shangri-La Hotel ballroom in Jakarta, Thursday (July 09).



Kontrak IMO Sebesar Rp1,4 T Ditandatangani (30/7) | The Signing of IMO Contract Worth Rp1.4 trillion (July 30)

KAI dan Kementerian Perhubungan menandatangani kontrak *Infrastructure Maintenance Operation* (IMO) senilai 1.471 T.

KAI and the Ministry of Transportation signed the Infrastructure Maintenance Operation (IMO) Contract worth Rp1.471 trillion.



KAI Raih Penghargaan di Bidang Pajak dari Pemkot Yogyakarta (25/8) | KAI Earned Tax Appreciation from Yogyakarta City Government (August 25)

Daop 6 Yogyakarta terpilih sebagai salah satu dari 25 wajib pajak yang mendapatkan penghargaan dari Pemerintah Kota Yogyakarta. Daop 6 Yogyakarta mendapatkan piala dan penghargaan Kategori Pembayaran Pajak Bumi dan Bangunan Terbaik dan Terbanyak di Kota Yogyakarta. Penghargaan diserahkan oleh Wali Kota Yogyakarta Haryadi Suyuti.

Operation Area 6 Yogyakarta was selected as one of 25 taxpayers receivers of award from the Government of the City of Yogyakarta. Operation Area 6 Yogyakarta earned trophy and award in the category of the Best and the Largest Land and Building Tax Payment in Yogyakarta City. The appreciation was handed over by the Mayor of Yogyakarta, Haryadi Suyuti.

Peristiwa Penting 2015

Events Highlights 2015

September | September



Tingkatkan Sinergi BUMN, KAI Jalin Kerjasama dengan Pertamina (28/8) | Increasing SOE Synergy, KAI Collaborates with Pertamina (August 28)

Poin Mou adalah Angkutan BBM menggunakan KA. Pelaksanaan program konversi penggunaan *High Speed Diesel* (HSD) menjadi *Liquid Nature Gas* (LNG) dalam kegiatan operasional KAI, penempatan jalur pipa milik Pertamina dengan memanfaatkan jalur KA, pendayagunaan aset, dan penggunaan produk-produk Pertamina dalam kegiatan operasional KAI.

The points of the MoU are the transport of fuel using trains, the implementation of conversion from High Speed Diesel (HSD) into Liquid Natural Gas (LNG) utilization in KAI operational activities, placement of Pertamina pipeline using railway track, asset utilization, and the utilization of Pertamina products in KAI operational activities.

Contact Center KAI Dapatkan Penghargaan di Singapura (18/9) | KAI Contact Center Receiving Award in Singapura (September 18)

Bertempat di Resort World Sentosa Singapura, KAI berhasil mendapatkan penghargaan *Recognition of Performance Excellence* pada ajang *Asia Pacific Contact Center Association Leader 2015*.

At the Resorts World Sentosa Singapore, KAI has secured the *Recognition of Performance Excellence* award at the *Asia Pacific Contact Center Association Leader 2015* event.

Launching KA Joglo Relasi Solo-Purwokerto PP (25/9) | Launching of Joglo Relasi Train Solo-Purwokerto Two-way Relation (September 25)

KA Joglo ini merupakan perpanjangan relasi KA Joglo Ekspres yang semula hanya melayani rute Stasiun Solo Balapan-Stasiun Yogyakarta PP. KA berangkat dari Stasiun Solo Balapan pukul 06.15 WIB sampai di Stasiun Purwokerto pukul 10.01 WIB dan berangkat kembali dari Stasiun Purwokerto pukul 10.38 WIB sampai di Stasiun Solo Balapan pukul 14.46 WIB.

The Joglorela Train is the extension of Joglo Express Train relation which previously served only the Solo-Balapan Station-Yogyakarta Station two-way route. The train departs from Solo-Balapan Station at 06:15 Indonesia Western Time and arrives at Purwokerto Station at 10:01 Indonesia Western Time, departs again from Purwokerto Station at 10:38 Indonesia Western Time and finally returns to Solo-Balapan Station at 14:46 Indonesia Western Time.

HUT KA ke-70, Komitmen untuk Inovasi dan Pelayanan (28/9) | Railway 70th Anniversary, Commitment to Innovation and Service (September 28)

Dalam rangkaian HUT KA ke-70. Seluruh wilayah kerja KAI melaksanakan kegiatan jalan sehat bersama pekerja, jajaran direksi KAI melakukan penanaman pohon untuk penghijauan lingkungan. Pusat Pendidikan dan Pelatihan Ir. H. Djunda. Pada puncak peringatan HUT KA ke-70, Senin (28/9), para undangan berjalan melalui lorong history yang berisi jejak sejarah perkeretaapian sejak zaman hindia belanda hingga saat ini. Dilakukan launching buku digital Jejak Kenangan Kereta Api di jawa dan *Train Ticket Machine*.

In the commemoration of Railway 70th Anniversary. All KAI work areas held healthy walk event with all employees and KAI Education and Training Center Ir. H. Djunda. At the peak of Railway 70th Anniversary commemoration, invitees walked through the history tunnel which contained the railway milestones since the East Indies era to current time. During the event also launched a digital book entitled *Jejak Kenangan Kereta Api di Jawa ("Revisiting Railway History in Java")* as well as the *Train Ticket Machine*.

November | November



KAI Luncurkan KA Angkutan Semen Bima (2/11) | KAI Launched Semen Bima Transport Train (November 02)

Bertempat di Loading Dome Semen Stasiun Kretek telah dilakukan peluncuran KA angkutan Semen Bima dengan tujuan Stasiun Klari. KA angkutan Semen Bima perdana yang membawa 20 GD berisi 800 ton semen.

At the Kretek Station Cement Loading Dome, the Semen Bima Transport Train with destination Klari Station was launched. The first trip of the Semen Bima Transport Train carried 20 Flat Wagons containing 800 tons of cement.

24 Unit KRL dari Jepang Hari Ini Tiba di Pelabuhan Tanjung Priok (27/11) | 24 EMU Units from Japan Arrive Today at the Tanjung Priok Port (November 27)

KCJ mendatangkan 24 unit KRL seri JR 205 dari JR East di pelabuhan Tanjung Priok. Ini merupakan pengadaan KRL tahap ke-4 dari program pengadaan di tahun 2015 selama 120 unit. Total selama tahun 2015 KCJ telah mendatangkan 102 unit KRL seri JR 205, sisanya sebanyak 18 unit akan tiba di Indonesia pada Januari 2016.

KCJ procured 24 EMU units of JR 205 and JR East series at the Tanjung Priok Port. This was the fourth batch of EMU procurement from the procurement of 120 units in 2015. In total, KCJ has procured 102 EMU units of JR 205 series throughout 2015 while the remaining 18 units will reach Indonesia in January 2016.

Pemberangkatan KA Kertajaya Tambahan Rangkaian Panjang (4/12) | The Dispatch of Additional Kertajaya Long Train (December 12)

KAI meluncurkan KA Kertajaya tambahan rangkaian panjang sebanyak 14 kereta ekonomi AC ini diharapkan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat akan layanan KA jarak jauh seiring dengan terus meningkatnya volume penumpang.

KAI launched the addition to Kertajaya Long Train consisting of 14 Economy AC railcars with the expectation to meet public demands on long distance railway service in accordance with the continuously increasing number of passengers.

KAI Miliki Kereta Kesehatan Pertama di Indonesia (13/12) | KAI Owns the First Healthcare Train in Indonesia (December 13)

Bertempat di Stasiun Pasarsen, Direktur Utama KAI, Edi Sukmoro secara resmi meluncurkan Rail Clinic. Kereta kesehatan pertama dan satu-satunya di Indonesia tersebut mendapat piagam penghargaan dari Museum Rekor Indonesia (MURI).

At Pasar Senen Station, KAI President Director, Edi Sukmoro officially launched the Rail Clinic. The first and only healthcare train in Indonesia received a certificate from the Indonesian World Records Museum (Museum Rekor Indonesia - MURI).

Okttober | October



KAI Raih Penghargaan BUMN Web Awards untuk Ketiga Kalinya (30/9) | KAI Earned BUMN Web Awards for the Third Time (September 30)

Pada ajang kali ini KAI berhasil meraih tiga Penghargaan yaitu Web Transaksional Terbaik, Web Favorit pilihan pembaca BeritaSatu.com kategori Transportasi dan Pergudangan, serta Nominasi Web BUMN Terbaik.

At the event, KAI secured three Awards, including the Best Transactional Web, BeritaSatu.com Reader's Favorite Web in Transportation and Warehousing category, and the Best SOE Web Nomination.



Soft Launching Shiploader Kertapati (10/10) | Kertapati Shiploader Soft Launching (October 10)

Shiploader berkapasitas 1.500 ton/jam ini merupakan salah satu investasi alat berat KALOG sebagai upaya modernisasi fasilitas untuk mendukung peningkatan volume dan kapasitas kegiatan lo/lo batu bara di Sumatera Selatan. Dengan beroperasinya BLC ini, maka proses loading ke tongkang akan menjadi lebih efisien, dengan waktu loading 5-6 jam yang semula membutuhkan waktu hingga 30 jam. Sementara pelanggan akan diuntungkan dengan peningkatan jumlah tongkang hingga tiga kali lipat. Selain *shiploader*, KALOG juga telah menyiapkan dua unit Gantry Crane di Kertapati.

The shiploader with the capacity of 1,500 ton/hour is a heavy machinery investment of KALOG as the facility modernization effort to support the increase of capacity and volume of coal lo/lo activities in South Sumatra. The operation of the BLC will improve the efficiency of the loading process onto barge, with new loading time of 5-6 hours from the previously 30 hours. Customers will be benefited as well with the triple improvement in the number of barges. Apart from shiploader, KALOG has also prepared two Gantry Crane units in Kertapati.



Penandatanganan Joint Venture Kereta Cepat (16/10) | The Signing of High-Speed Train Joint Venture (October 16)

Penandatanganan dilakukan oleh Direktur Utama PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia, Dwi Windarto dan perwakilan dari China Railway International, Yang Zhongmin. PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia terdiri dari empat BUMN yaitu PT Wijaya Karya, KAI, PT Perkebunan Nusantara VIII, dan PT Jasa Marga. Kepemilikan Wijaya Karya dalam PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia yaitu 38%, KAI 25%, PN VIII 25%, dan Jasa Marga 12%.

The contract was signed by the President Director of PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia, Dwi Windarto and representative from the China Railway International, Yang Zhongmin. PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia is comprised of four State Owned Enterprises, including PT Wijaya Karya, KAI, PT Perkebunan Nusantara VIII, and PT Jasa Marga. The shareholder composition of PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia covers 38% by Wijaya Karya, 255 by KAI, 25% by PN VIII, and 12% by Jasa Marga.



KAI Jalin Kerjasama dengan General Electric Transportation (27/10) | KAI Collaborate with General Electric Transportation (October 27)

KAI dan GE transportation menandatangi kesepakatan *Maintenance Service Agreement* senilai USD60 juta untuk merawat 50 lokomotif CC206 buatan GE yang dibeli oleh KAI selama delapan tahun.

KAI and GE Transportation signed the Maintenance Service Agreement worth USD60 million for 8-year maintenance of 50 units of GE-produced CC206 locomotives bought by KAI.



KAI Raih Peringkat ke-4 Keterbukaan Informasi Badan Publik Tahun 2015 (16/12) | KAI Earned the 4th Place in Corporate Public Information Disclosure 2015 (December 16)

KAI berhasil meraih peringkat ke-4 dalam implementasi Keterbukaan Informasi Publik (KIP) untuk kategori BUMN. Dalam kesempatan tersebut, Direktur Utama KAI Edi Sukmoro pun diundang ke Istana Negara bersama para penerima penghargaan 10 besar Keterbukaan Informasi Badan Publik Tahun 2015 lainnya.

KAI managed to earn the fourth place in the implementation of Public Information Disclosure for SOE category. At the event, KAI President Director was also invited to the Istana Negara (State Palace) along with other receivers of top 10 Corporate Public Information Disclosure 2015.



KAI dan Kemenhub Tandatangani Kontrak PSO 2016 (23/12) | KAI and the Ministry of Transportation Sign PSO 2016 Contract (December 23)

KAI mendapat penugasan untuk penyelenggaraan PSO dengan nilai kontrak sebesar Rp1.827.380.508.000. Nilai Kontrak PSO tahun ini, naik 20% dari tahun sebelumnya yang sebesar Rp1.523.737.021.893.

KAI was assigned to implement the PSO contract worth Rp1,827,380,508,000. The value of this year's PSO contract increases 20% from the previously Rp1,523,737,021,893.

Jejak Langkah Milestone

1864

17 Juni 1864 Namlooze Venooschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV NISM) membuka jalur kereta api Semarang-Surakarta.
Namlooze Venooschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV NISM) opened Semarang-Surakarta railway track.

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 built railway track in Java Island, Deli Spoorwegen Maatscappij built railway network in Sumatra, and Staat Spoorwegen built railway transport in Batavia.

1924

24 Desember 1924 Staat Spoorwegen mengoperasikan kereta listrik rute Tanjung Priok-Meester Cornelis (Jatinegara) di Batavia, dilanjutkan dengan rute Batavia-Zootenberg (Bogor).

Staat Spoorwegen operated electric train of Tanjung Priok-Meester Cornelis (Jatinegara) route in Batavia, continued with Batavia-Zootenberg (Bogor) route.

1945

28 September 1945 pekerja yang tergabung dalam Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA) mengambil alih perusahaan dari penguasa Jepang.

Employees incorporated in Angkatan Moeda Kereta Api – AMKA (Railway Youths) took over the company from Japanese colonials.

1999

1 Oktober 1999, Perumka berganti status menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero).
Perumka changed status into PT Kereta Api (Persero).

2011

28 September 2011, Peluncuran logo baru sebagai perwujudan tekad baru Perseroan untuk menjadi organisasi yang profesional

Launching of new logo as the embodiment of Company's new spirit to be a professional and modern organization.

2009

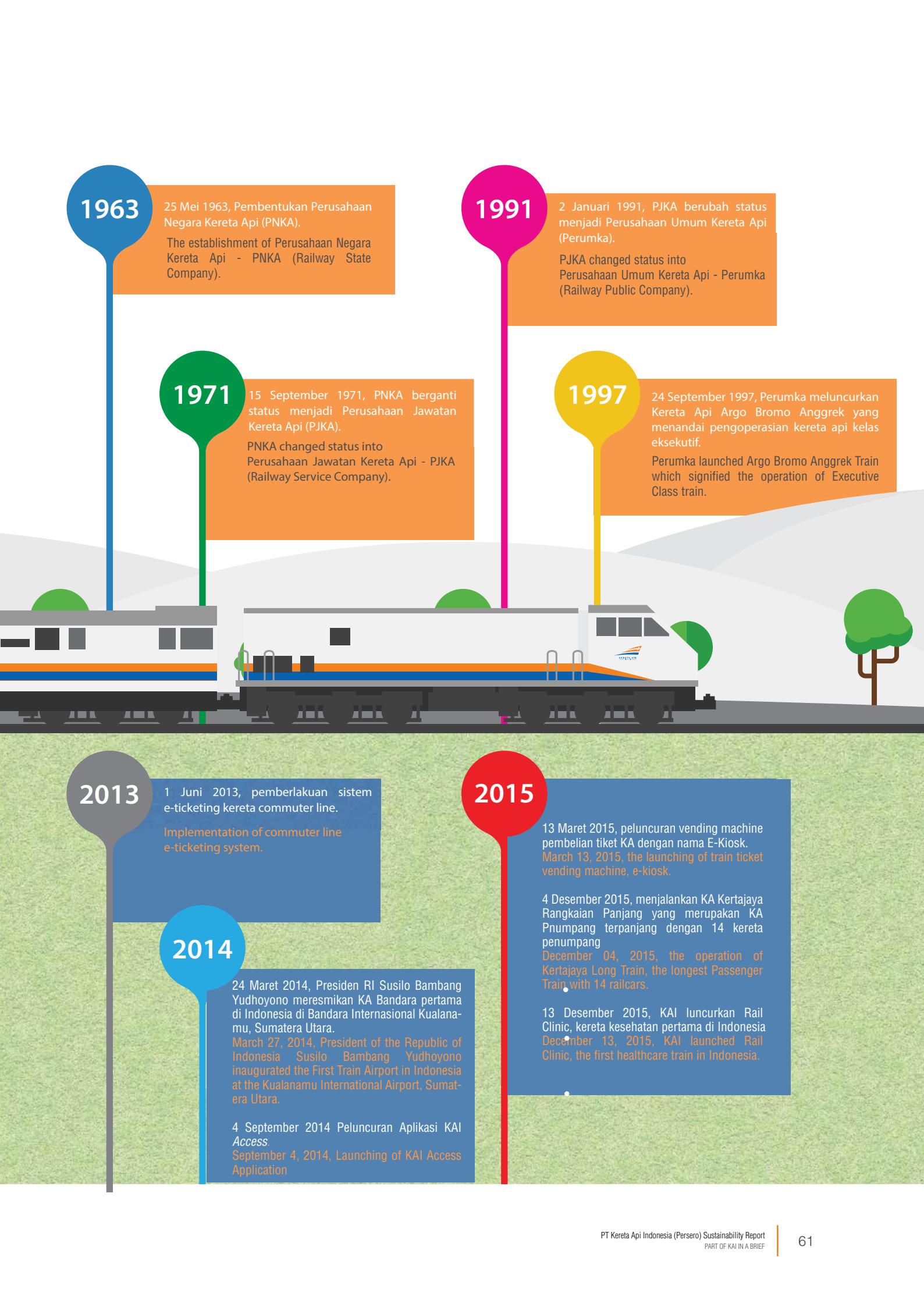
September 2009, Transformasi menuju perusahaan jasa (service company) ditandai dengan pembentukan Divisi Komersial

Transformation into a service company marked by the establishment of Commercial Division.

2012

8 Maret 2012, Pemberlakuan sistem pemesanan tiket H-90 untuk kereta api komersial melalui Contact Center 121, agen tiket dan stasiun online, Railcard, serta jaringan internet.

Implementation of ticket booking system for 90 days before D-Day for commercial trains via Contact Center 121, ticketing agent, and online station, railcard, and Internet network.



1963

25 Mei 1963, Pembentukan Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA).

The establishment of Perusahaan Negara Kereta Api - PNKA (Railway State Company).

1991

2 Januari 1991, PJKA berubah status menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka).

PJKA changed status into Perusahaan Umum Kereta Api - Perumka (Railway Public Company).

1971

15 September 1971, PNKA berganti status menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA).

PNKA changed status into Perusahaan Jawatan Kereta Api - PJKA (Railway Service Company).

1997

24 September 1997, Perumka meluncurkan Kereta Api Argo Bromo Angrek yang menandai pengoperasian kereta api kelas eksekutif.

Perumka launched Argo Bromo Angrek Train which signified the operation of Executive Class train.

2013

1 Juni 2013, pemberlakuan sistem e-ticketing kereta commuter line.

Implementation of commuter line e-ticketing system.

2015

13 Maret 2015, peluncuran vending machine pembelian tiket KA dengan nama E-Kiosk. March 13, 2015, the launching of train ticket vending machine, e-kiosk.

4 Desember 2015, menjalankan KA Kertajaya Rangkaian Panjang yang merupakan KA Penumpang terpanjang dengan 14 kereta penumpang.

December 04, 2015, the operation of Kertajaya Long Train, the longest Passenger Train with 14 railcars.

13 Desember 2015, KAI luncurkan Rail Clinic, kereta kesehatan pertama di Indonesia December 13, 2015, KAI launched Rail Clinic, the first healthcare train in Indonesia.

2014

24 Maret 2014, Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono meresmikan KA Bandara pertama di Indonesia di Bandara Internasional Kualanamu, Sumatera Utara.

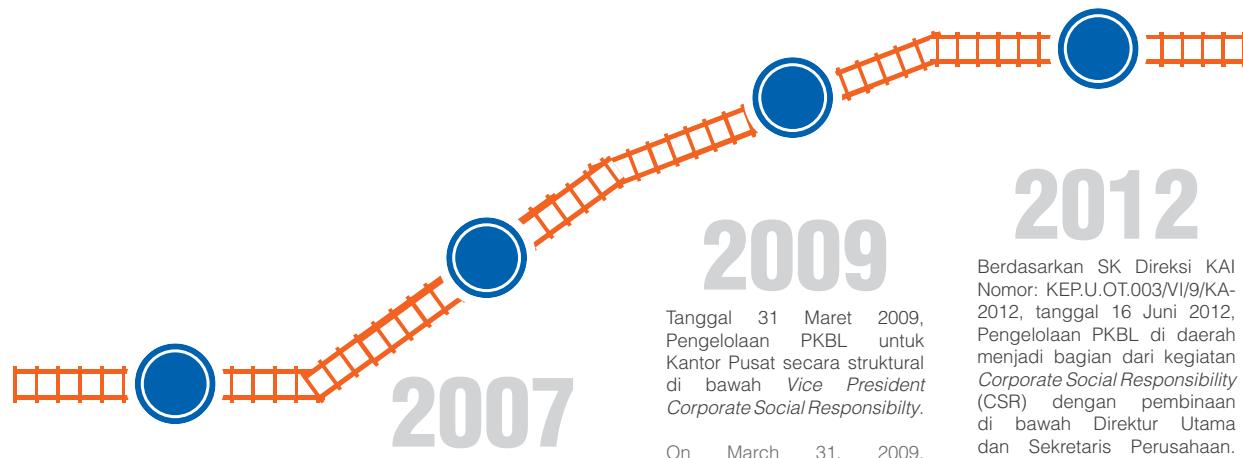
March 27, 2014, President of the Republic of Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono inaugurated the First Train Airport in Indonesia at the Kualanamu International Airport, Sumatra Utara.

4 September 2014 Peluncuran Aplikasi KAI Access.

September 4, 2014, Launching of KAI Access Application

Sejarah CSR

CSR History



1996

Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) dimulai 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.

The Partnership and Community Development Program began since 1996 and previously known as the Small Enterprise and Cooperative Development Program (*Program Pembinaan Usaha Kecil dan Koperasi - PUKK*) with development areas covering South Sumatra, West Java, Central Java, Special Region of Yogyakarta, and East Java.

Program Pembinaan Usaha Kecil dan Koperasi (PUKK) diubah menjadi Program Bina Lingkungan dengan berpedoman Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: PER-05/MBU/2007, tanggal 27 April 2007.

The Small Enterprise and Cooperative Development Program (*Program Pembinaan Usaha Kecil dan Koperasi - PUKK*) was changed into the Community Development Program (Program Bina Lingkungan) pursuant to Regulation of the Minister of SOEs No. PER-05/MBU/2007 dated April 27, 2007.

2009

Tanggal 31 Maret 2009, Pengelolaan PKBL untuk Kantor Pusat secara struktural di bawah Vice President Corporate Social Responsibility.

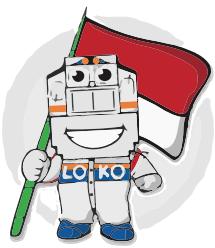
On March 31, 2009, the Management of the Partnership and Community Development Program (PKBL) for the Head Office was structurally set under the Vice President of Corporate Social Responsibility.

2012

Berdasarkan SK Direksi KAI Nomor: KEP.U.OT.003/VI/9/KA-2012, tanggal 16 Juni 2012, Pengelolaan PKBL di daerah menjadi bagian dari kegiatan *Corporate Social Responsibility* (CSR) dengan pembinaan di bawah Direktur Utama dan Sekretaris Perusahaan. Sedangkan pengelolaan di daerah dibentuk tim CSR secara fungsional.

Pursuant to Decree of the Board of Directors of KAI No. KEP.U.OT.003/VI/9/KA-2012 dated June 16, 2012, the management of the Partnership and Community Development Program at regions becomes the part of the Corporate Social Responsibility (CSR) activities under supervision of the President Director and Corporate Secretary. The regional management is functionally established by CSR team.





Visi, Misi, dan Tata Nilai KAI [G4-56]

Visi, Misi, dan Tata Nilai KAI [G4-56]

Visi :

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

Misi :

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.

Tata Nilai KAI :

Vision :

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

Mission:

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.

KAI Value

Integritas Integrity

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 melakukannya

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

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.

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.

Profesional Professionalism

Keselamatan Safety

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.

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.

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.

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

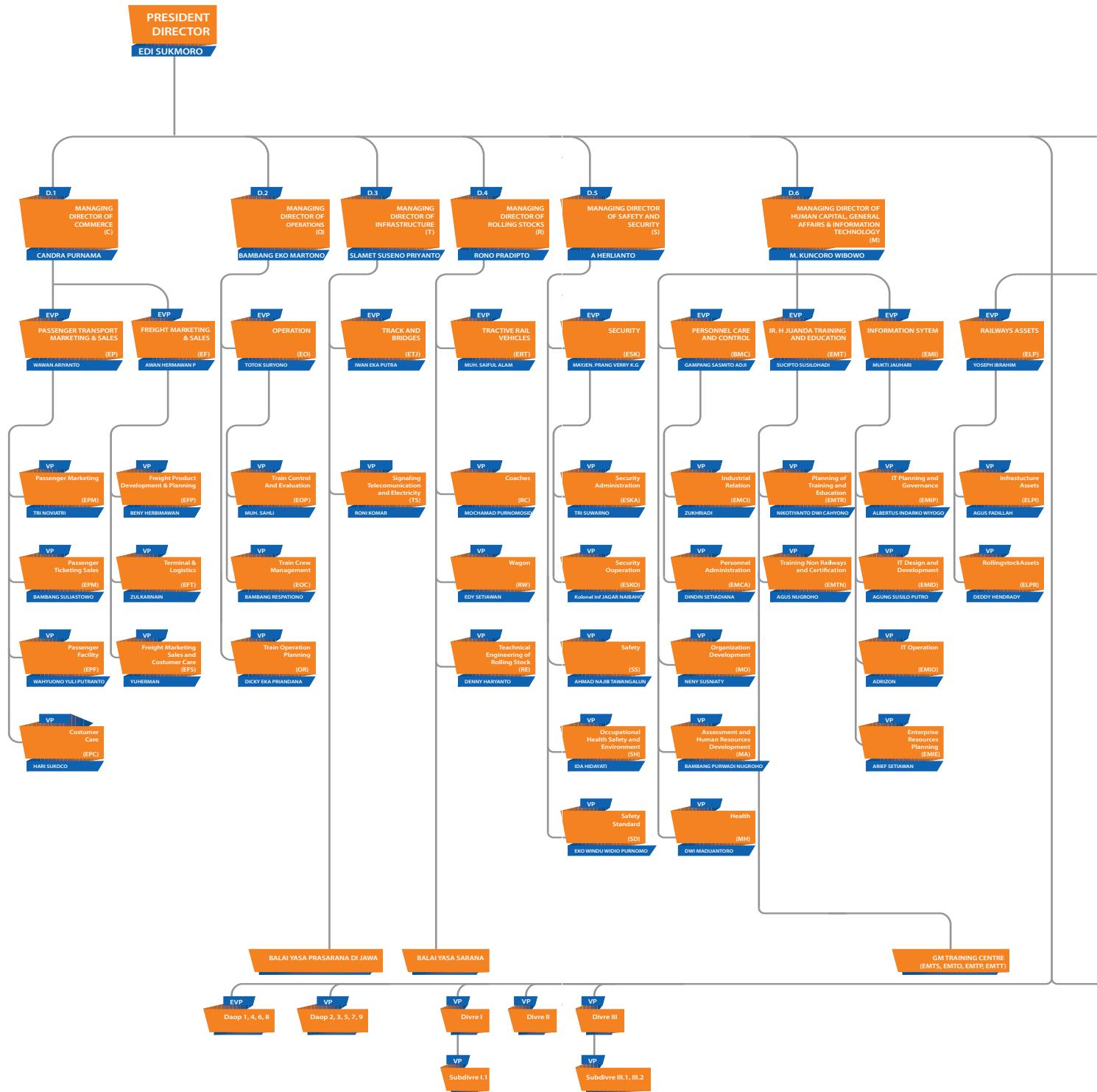
Inovasi Innovation

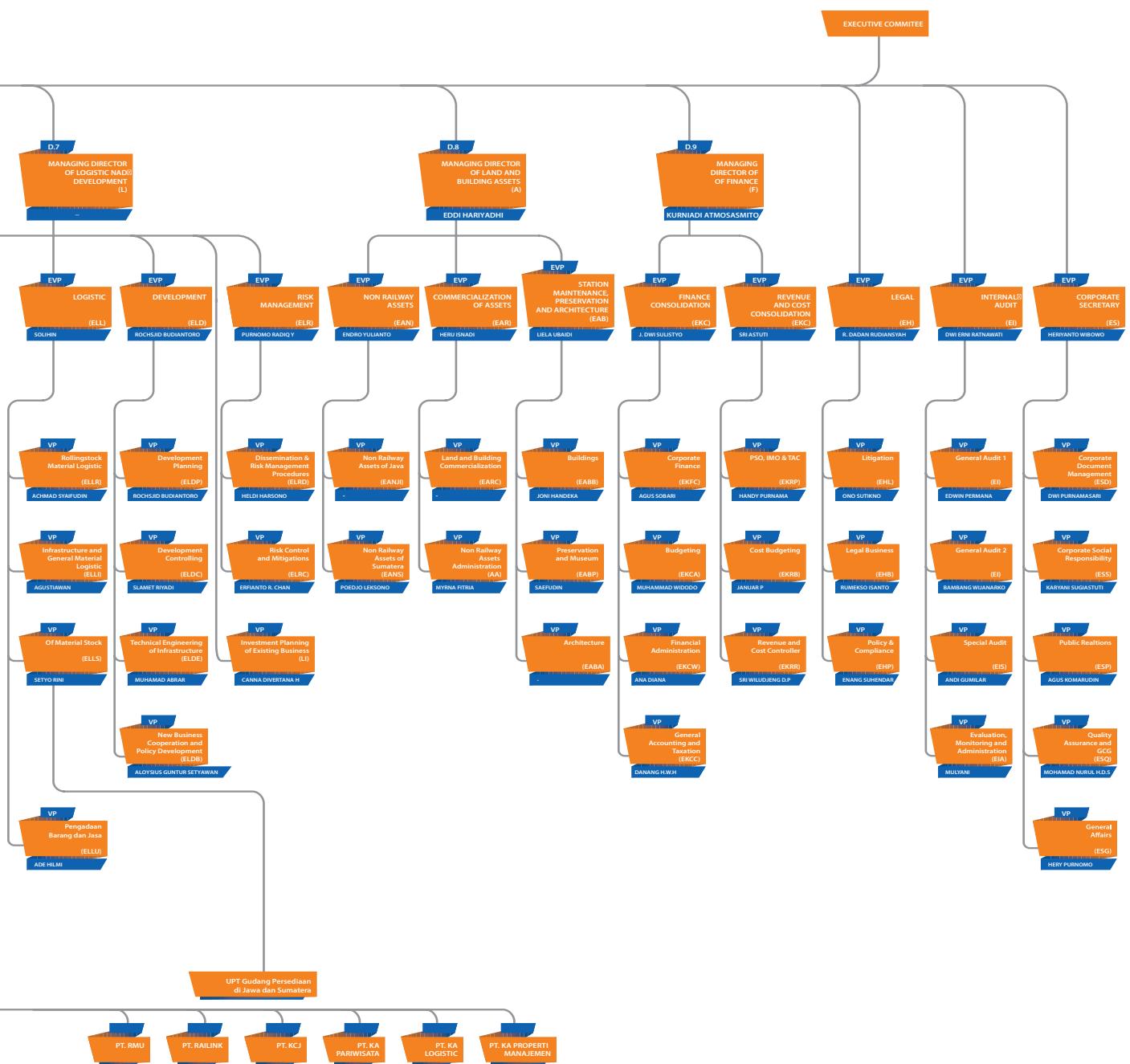
Pelayanan Prima Service Excellence

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).

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.

Struktur Organisasi PT KAI 2015 PT KAI Organization Structure 2015





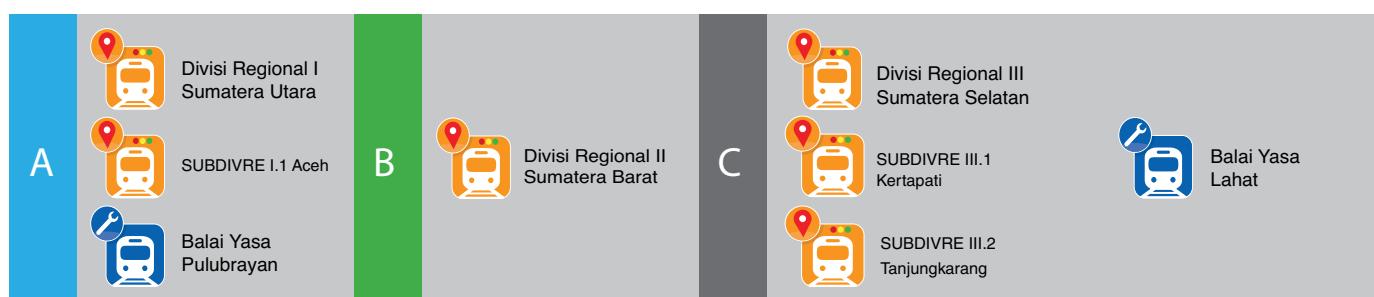
Struktur Grup Perusahaan [G4-17]

CORPORATE GROUP STRUCTURE [G4-17]

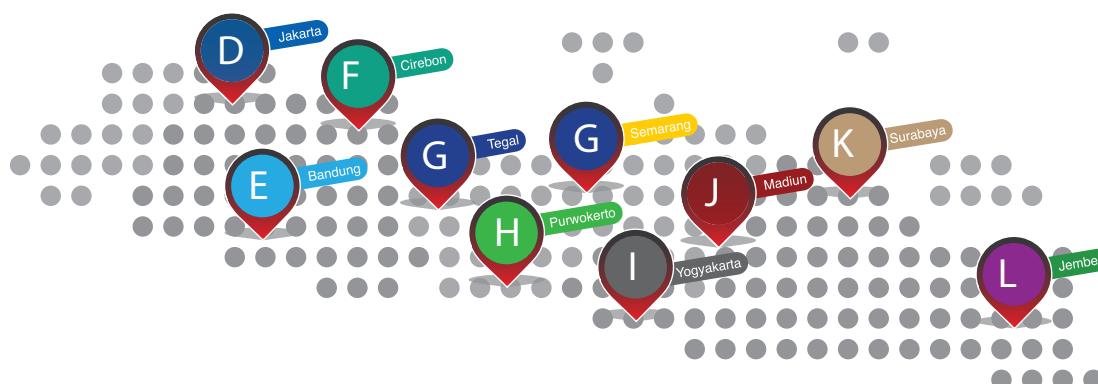




Area Operasi KAI [G4-5, G4-6, G4-8] KAI OPERATION AREA [G4-5, G4-6, G4-8]



The Company's operation areas cover Sumatra and Java Islands. Java's work areas are divided by Operation Areas (Daop), while Sumatra's work areas are segmented into Regional Divisions (Divre). KAI has nine Operation Areas in Java and three Regional Divisions and three Regional Subdivisions in Sumatra.



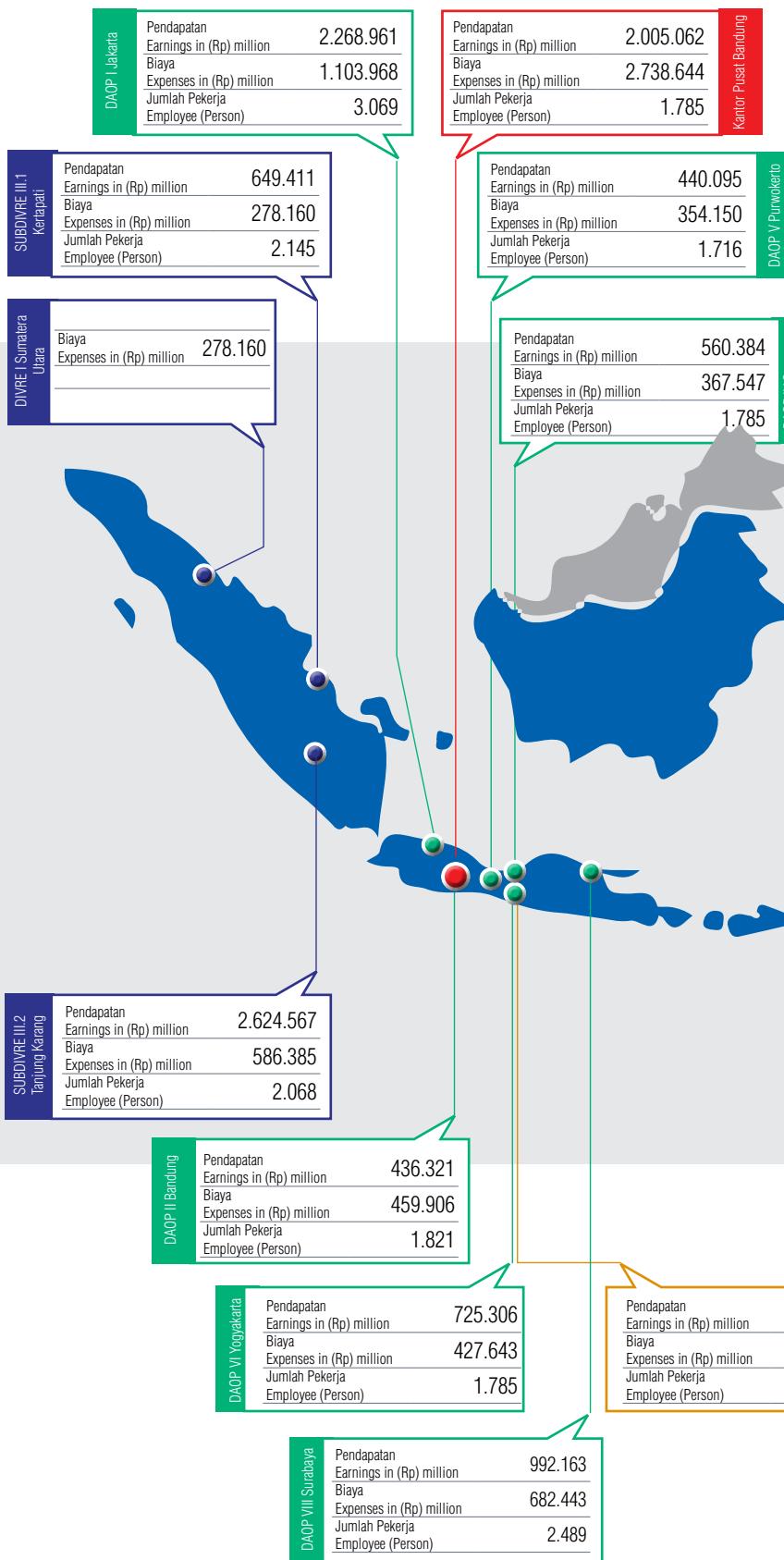
D	Daop 1 Jakarta Balai Yasa Manggarai	F	Daop 3 Cirebon Balai Yasa Tegal	H	Daop 5 Purwokerto Balai Yasa Yogyakarta	J	Daop 7 Madiun Balai Yasa Surabaya Gubeng
E	Daop 2 Bandung	G	Daop 4 Semarang	I	Daop 6 Yogyakarta Balai Yasa	K	Daop 8 Surabaya Balai Yasa Surabaya Gubeng
	Balai Yasa Train Depot	Kantor pusat Daerah Operasi (Daop) atau kantor pusat Divisi Regional (Divre) Head office of operation area or Daerah Operasi (Daop)		Sub Divre Regional Sub Division	i	Daop 9 Jember	

Skala Organisasi [G4-9, G4-13]
Organizational Scale [G4-9, G4-13]

Uraian Description	Satuan Units	Periode Pelaporan Report Period		
		2013	2014	2015
Jumlah Pekerja Number of Employees	Orang	26.928	25.566	25.361
Jumlah Operasi Number of Operation	Daerah Operasi (Unit) Operation Area (Unit)	9	9	9
	Divisi Regional (Unit) Regional Division (Unit)	3	3	3
	Balai Yasa (Unit) Workshop (Unit)	6	6	6
Volume Total Barang Diangkut Total Volume of Carried Goods	Juta Ton Million Ton	24,71	30,69	29,72
Jumlah Total Penumpang Diangkut Total Volume of Carried Passengers	Juta Orang Million People	221,73	280,35	327,12
Pendapatan Earnings	Rp Juta Rp Million	8.600.972	10.478.074	13.938.901
Jumlah Aset Total Assets	Rp Juta Rp Million	15.258.771	17.313.242	22.392.892
Jumlah Liabilitas Total Liabilities	Rp Juta Rp Million	9.136.520	11.656.345	13.306.312
Jumlah Ekuitas Total Equities	Rp Juta Rp Million	6.122.251	5.655.896	9.086.579

Area Operasi dengan Pendapatan, Biaya, dan Pekerja ≥5% [G4-9]
Operation Area with Income, Expense, and Employees ≥5% [G4-9]

DAOP/DIVRE	Pendapatan (Rp) juta Earnings (Rp) million	Biaya (Rp) juta Expenses (Rp) million	Pekerja (orang) Employee (person)
Kantor Pusat Head Office	2.005.062	2.738.644	1.785
DAOP I Jakarta Operation Area (DAOP) I Jakarta	2.268.961	1.103.968	3.069
DAOP II Bandung Operation Area (DAOP) II Bandung	436.321	459.906	1.821
DAOP IV Semarang Operation Area (DAOP) IV Semarang	560.384	367.547	1.785
DAOP V Purwokerto Operation Area (DAOP) V Purwokerto	440.095	354.150	1.716
DAOP VI Yogyakarta Operation Area (DAOP) VI Yogyakarta	725.306	427.643	1.785
DAOP VIII Surabaya Operation Area (DAOP) VIII Surabaya	992.163	682.443	2.489
DIVRE I Sumatera Utara Regional Division (DIVRE) I North Sumatra	-	278.160	-
SUBDIVRE III.1 Kertapati Sub-Regional Division (SUBDIVRE) III.1 Kertapati	649.411	586.385	2.145
SUBDIVRE III.2 Tanjung Karang Sub-Regional Division (SUBDIVRE) III.2 Tanjung Karang	2.624.567	658.007	2.068
Balai Yasa Yogyakarta Yogyakarta Workshop	-	367.528	-



Peta Area Operasi dengan Pendapatan, Biaya, dan Pekerja $\geq 5\%$ [G4-9]
Mapping of Operation Area with Earnings, Cost, and Employee $\geq 5\%$ [G4-9]

Keanggotaan Asosiasi [G4-16]
Association Membership [G4-16]

No.	Nama Organisasi Organization Name	Posisi KAI atau Pejabat KAI dalam Kepengurusan Organisasi KAI Position or KAI Executive in Organization
1	<i>Contact Center Indonesia</i>	Anggota Member
2	<i>CareTerrace, Service Quality Club Indonesia</i>	Anggota Member
3	Markplus	Anggota Member
4	Atkaindo-Asosiasi Transportasi Kereta Api Indonesia Indonesian Railway Transport Association	Pendiri dan Pengurus Founder and Coordinator
5	FHCI-Forum Human Capital Indonesia Indonesian Human Capital Forum	Anggota Member
6	iCIO Community	Anggota Member
7	FORTI BUMN	Anggota Member
8	ARCEO – Asean Railway	Anggota Member
9	APHTRO - <i>The Asia Pacific Heritage and Tourist Rail Organization</i>	Anggota Member
10	FKSPI – Forum Komunikasi Satuan Pengawas Intern Internal Audit Unit Communication Forum	Anggota Member
11	Persatuan Angkat Berat, Binaraga, Angkat Besi Seluruh Indonesia (PB PABBSI) Indonesian Weight Lifting, Power Lifting and Body Building Association	Pembina Advisor
12	<i>Marching Band Locomotive</i>	Pembina Advisor
13	Locomotive Athletic Club Salatiga Locomotive Athletic Club Salatiga	Pembina Advisor
14	<i>Continues Improvement Community (CIC)</i>	Anggota Member
15	<i>International Transport Workers Federation</i>	Serikat Pekerja Kereta Api sebagai Anggota Railway Workers' Union as Member
16	<i>International Transport Federation (ITF)</i>	Heity Ariaty (SPKA Secretary General) as Women's Committee, Coordinator Representative for Asia Pacific (ASEAN Region)
17	Federasi Serikat Pekerja Sinergi BUMN SOE Synergy Employee Union Federation	Heity Ariaty (Sekretaris Jenderal SPKA) sebagai seksi pemberdayaan perempuan Safriadi (SPKA General Chairman) as West Java area coordinator
18	Federasi Serikat Pekerja BUMN SOE Employee Union Federation	Safriadi (Ketua Umum SPKA) sebagai koordinator wilayah Jawa Barat Safriadi (SPKA General Chairman) as West Java area coordinator
19	Konfederasi Serikat Pekerja BUMN OE Employee Union Confederation	Safriadi (Ketua Umum SPKA) sebagai seksi advokasi
20	Forum Humas BUMN SOE PR Forum	Humas KAI KAI PR



Penghargaan dan Sertifikasi [G4-15]

AWARDS & CERTIFICATION [G4-15]

Penghargaan | Awards

Penghargaan atas “**Pembiayaan Sindikasi Bank Proyek Commuter Jabodetabek**”

Kuala Lumpur, 29 Januari

8th Annual Alpha Southeast Asia Deal&Solution Award 2014

Awards for “**Financing of Bank Syndication Jabotabek Commuter Project**”



Contact Center KAI berhasil mendapatkan penghargaan **Excellence** untuk kategori **Public Service**

Jakarta, 9 April

Contact Center Service Excellence Award 2015

KAI Contact Center earned **Excellence award for the Public Service** category



KAI berhasil mendapatkan **Service Quality Award** untuk kategori **Public Service**

Jakarta, 22 Mei

Service Quality Award 2015

KAI earned **Service Quality Award for the Public Service** category



KAI mendapatkan *Silver* dalam kategori ***The Best Business Contribution***

KAI mendapatkan *Bronze* dalam kategori ***The Best Employee Engagement***

Jakarta, 4 Juni
Indonesia Contact Center Association

KAI earned **Silver medal in the Best Business Contribution category**

KAI earned **Bronze medal in the Best Employee Engagement category**



KAI mendapatkan penghargaan **"Indonesia Living Legend Company" Category Transportation For Continuous Innovation 2015**

Jakarta, 15 Juni
Living Legend Companies Award 2015

KAI earned the 2015 **"Indonesia Living Legend Company"** award in **Transportation for Continuous Innovation** category



Daop 6 Yogyakarta mendapatkan Piala dan Piagam Penghargaan dari Pemerintah Kota Yogyakarta dalam hal **Patuh Membayar Pajak dan Memberikan Kontribusi Pembayaran Pajak Terbesar**

Yogyakarta, 25 Agustus
Pemerintah Kota Yogyakarta

Operation Area 6 Yogyakarta earned trophy and certificate from the Yogyakarta City Government in **Tax Compliance and the Largest Tax Contribution**



KAI mendapatkan *Silver* pada Kategori **Strategic Marketing**

KAI mendapatkan *Gold* pada Kategori **Tactical Marketing**

KAI menjadi *The Best in Tactical Marketing Sales*
Jakarta, 5 September

BUMN Marketers Award 2015

KAI earned Silver medal in **Strategic Marketing**
category

KAI earned **Gold medal in Tactical Marketing category**
KAI named as **the Best in Tactical Marketing Sales**



KAI mendapatkan penghargaan **Indonesia Best eMark Award 2015 category Best ICT Implementation in Sales and Marketing**

Bandung, 10 September

Indonesia Best eMark Award 2015

KAI earned **the Indonesia Best eMark Award 2015 in Best ICT Implementation in Sales and Marketing category**



Contact Center KAI 121 mendapatkan penghargaan
Recognition of Performance Excellence

Singapura, 18 September

Asia Pacific Contact Center Association Leader2015

KAI Contact Center 121 earned **the Recognition of Performance Excellence**



KAI menjadi **Grand Champion ke-5**
Jakarta, 29 September
11th National Customer Service Championship 2015
KAI named as **the fifth Grand Champion**



KAI mendapatkan penghargaan sebagai **Best Practice in Customer Experience Management**
Hong Kong 20 Oktober
The Best Practice Award 2015
KAI earned the award for **the Best Practice in Customer Experience Management**



KAI mendapatkan penghargaan sebagai **Best Practice in Operations Management**

Hong Kong 20 Oktober

The Best Practice Award 2015

KAI earned the award for **the Best Practice in Operations Management**



KAI mendapatkan predikat **Sangat Bagus atas kinerja keuangan selama tahun 2014 pada kategori Transportasi Darat, Laut, dan Udara**

Jakarta, 23 Oktober

Infobank BUMN Awards 2015

KAI earned **Very Good predicate for the financial performance in 2014 in category Land, Sea, and Air Transportation**



Stasiun Juanda, Jakarta terpilih sebagai Juara 1 kategori **angkutan umum dalam rangka penerapan kawasan dilarang merokok dari Pemerintah Kota Administrasi Jakarta Pusat**

Jakarta, 6 November

Kantor Pengelola Lingkungan Hidup Kota Administrasi Jakarta Pusat

Juanda Station, Jakarta won **the 1st Place in public transportation category for the implementation of no smoking area** from the Central Jakarta Administrative City Government



KAI mendapatkan penghargaan sebagai
Intitusi Teladan Wajib Pajak Tahun 2015

Muara Enim, 19 November
Pemerintah Kabupaten Muara Enim
KAI earned the award as
the Exemplary Taxpayer of 2015



KAI mendapatkan penghargaan **The Most Improvement Company and Public Service of the Year**

Jakarta, 20 November

Indonesia Innovative Quality Award 2015

KAI earned the award as **the Most Improvement Company and Public Service of the Year**



GKM CLOPS Dipo Lokomotif Tanjungkarang mendapatkan peringkat **Gold**

GKM SERELO Balai Yasa Lahat mendapatkan peringkat **Silver**

GKM KI DEMANG Dipo Gerbong Tarahan peringkat **Silver**

Yogyakarta, 26 November
Temu Karya Mutu dan Produktivitas Nasional XIX 2015

Tanjungkarang Depot GKM CLOPS earned **Gold medal**

Lahat Workshop GKM SERELO earned **Silver medal**

Tarahan Wagon Depot GKM KI DEMANG earned **Silver medal**



**Rail Clinic KAI mendapatkan Rekor MURI sebagai
Kereta Klinik Kesehatan Pertama di Indonesia**

Jakarta, 12 Desember

Museum Rekor Indonesia

KAI Rail Clinic received **MURI record as the First
Healthcare Rail Clinic in Indonesia**



KAI sebagai **Peringkat 4 Kategori BUMN**

Jakarta, 15 Desember

Keterbukaan Informasi Badan Publik 2015 - Komisi
Informasi Pusat

KAI placed **fourth in SOE category**



KAI mendapatkan **Apresiasi Pratama Kategori BUMN
dengan jumlah pekerja > 10.000 orang**

Jakarta, 16 Desember

Jaminan Kesehatan Nasional Kartu Indonesia Sehat
(JKN-KIS) BUMN Award 2015

KAI received **First Appreciation in SOE with > 10,000
employees category**



KAI terpilih sebagai Perusahaan Terpercaya (**Trusted Company**) berdasarkan **Corporate Governance Perception Index (CGPI)**
Jakarta, 17 Desember
Good Corporate Governance Award 2015
KAI named as **the Trusted Company based on the Corporate Governance Perception Index (CGPI)**



UPT Balai Yasa Yogyakarta menerima penghargaan sebagai **Pelestari Warisan Budaya**
Yogyakarta, 21 Desember
Penghargaan Anugerah Budaya tahun 2015
Yogyakarta Workshop Technical Implementation Unit earned **the award as the Preserver of Cultural Heritage**



KAI Daop 1 Jakarta terpilih sebagai **Unggulan Kedua**
Jakarta, 22 Desember
Transportation Safety Award 2015
KAI Operation Area 1 Jakarta named as **the Runner-up**



Sertifikasi | Certification

ISO 9001:2008, Sistem Manajemen Mutu
Quality Management System

Penerima | Receiver:

BALAI YASA : Maggarai, Tegal, Yogyakarta,
Surabaya Gubeng, dan Lahat.

Pemberi Sertifikasi | Certifier:
SAI GLOBAL



Sertifikasi | Certification
ISO 9001:2008, Sistem Manajemen Mutu
Quality Management System

Penerima | Receiver:

DIPO KERETA: Rangkas Bitung, Bandung, Cirebon,
Semarang Poncol, Purwokerto, Yogyakarta, Solo,
Madiun, Surabaya Pasarturi, Sidotopo, Kertapati, dan
Tanjungkarang.

Pemberi Sertifikasi | Certifier:
TUV NORD

Sertifikasi | Certification
ISO 9001:2008, Sistem Manajemen Mutu
Quality Management System

Penerima | Receiver:

STASIUN: Pasar Senen, Gambir, Jakarta
Kota, Tanah Abang, Bandung, Cirebon,
Semarang Tawang, Purwokerto, Kutoarjo,
Yogyakarta, Solo Balapan, Madiun,
Surabaya Gubeng, Surabaya Pasarturi,
Malang, Kertapati, dan Tanjungkarang.

Pemberi Sertifikasi | Certifier:
TUV NORD



Sertifikasi | Certification
ISO 9001:2008, Sistem Manajemen Mutu
Quality Management System

Penerima | Receiver:

DIPO LOKOMOTIF: Jatinegara, Bandung,
Cirebon, Semarang Poncol, Purwokerto,
Solo, Yogyakarta, Sidotopo, Kertapati, dan
Tanjungkarang.

Pemberi Sertifikasi | Certifier:
TUV NORD

Sertifikasi | Certification

ISO 9001:2008, Sistem Manajemen Mutu Quality Management System

Penerima | Receiver:
KANTOR : DAOP/DIVRE/SUBDIVRE: DAOP 1, 2, 3, 4,
5, 6, 7, 8, dan 9 DIVRE I, II, dan III SUBDIVRE III.1 dan
III.2

Pemberi Sertifikasi | Certifier:
SUCOFINDO



Sertifikasi | Certification

ISO 9001:2008, Sistem Manajemen Mutu Quality Management System

Penerima | Receiver:
KANTOR PUSAT | Head Office: Document Management, Contact Center 121, Training Education Center IR. H. Juanda, BPPT Sofyan Hadi, BPTT Darman Prasetyo, BP Sintel, dan BP Opsar Agus Suroto, Pusdiklat Ir. H. Djuanda

Pemberi Sertifikasi | Certifier:
SAI GLOBAL

Sertifikasi | Certification

ISO 9001:2008, Sistem Manajemen Mutu Quality Management System

Penerima | Receiver:

Pemberi Sertifikasi | Certifier:
SCS INDONESIA



Tata Kelola Berkelanjutan

SUSTAINABLE GOVERNANCE







Tata Kelola Berkelanjutan

SUSTAINABLE GOVERNANCE

KAI berkomitmen untuk mengimplementasikan prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik dalam setiap aktivitas bisnis untuk mewujudkan pengelolaan Perusahaan yang bertanggung jawab dan berjalan berlandaskan pada nilai-nilai utama Perusahaan, yaitu Integritas, Profesional, Keselamatan, Inovasi, dan Pelayanan Prima.

KAI is committed to implement good corporate governance principle in all business activities to materialize a responsible Company management which is run under the Corporate main values, namely Integrity, Professionalism, Safety, Innovation, and Excellent Services.

Sejak tahun 2005 KAI, telah mengembangkan struktur dan sistem tata kelola Perusahaan. Penerapan *Good Corporate Governance* (GCG) atau Tata Kelola Perusahaan yang baik di Perusahaan terus ditingkatkan dengan berpedoman padaperaturan perundungan yang berlaku. Tujuan utama implementasi GCG adalah untuk menunjang keberhasilan visi dan misi perusahaan yang senantiasa berlandaskan pada lima nilai utama Perusahaan yaitu Integritas, Profesional, Keselamatan, Inovasi, dan Pelayanan Prima. [G4-DMA]

Roadmap GCG

Sebagai wujud komitmen implementasi GCG, KAI telah memiliki arah pengembangan GCG di lingkungan Perusahaan.



Tujuan dari penerapan GCG di KAI antara lain:

1. Memaksimalkan nilai Perusahaan dengan meningkatkan prinsip transparansi, akuntabilitas, bertanggung jawab, kemandirian, serta adil agar Perusahaan memiliki daya saing kuat, secara nasional maupun internasional.

Since 2005, KAI has developed the Corporate governance structure and system. The implementation of a Good Corporate Governance (GCG) at the Company is unceasingly improved by referring to applicable laws and regulations. The main objective of GCG implementation is to support the asuccess of Corporate vision and mission based on five Corporate main values, namely Integrity, Professionalism, Safety, Innovation, and Excellent Services. [G4-DMA]

GCG Roadmap

As the realization of the commitment to GCG implementation KAI has owned the direction for the GCG development.

The GCG implementation among others aims to:

1. Maximize Corporate values by increasing transparency, accountability, responsibility, independence, and fairness principles to allow the Company to have strong competitive spirit, either nationally or internationally.



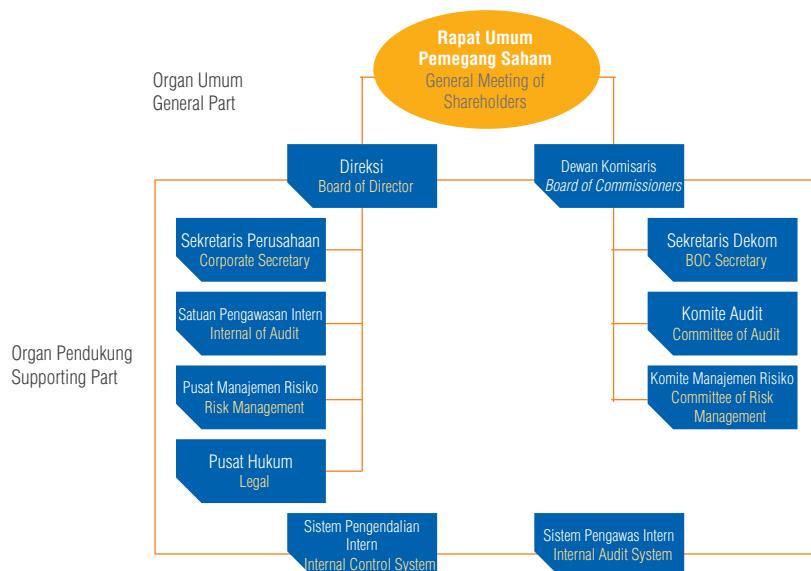
2. Mendorong pengelolaan Perusahaan secara profesional, efisien efektif, memberdayakan fungsi, serta meningkatkan kemandirian organ Perusahaan.
 3. Mendorong organ Perusahaan membuat keputusan dan menjalankan tindakan berlandaskan nilai moral yang tinggi, kepatuhan terhadap peraturan perundang- undangan, 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.
2. Encouraging professional, efficient, and effective Company management, empowering the functions, and improving the independence of Company organs.
 3. Encouraging Company organs to make decisions and implement actions based on high moral value, compliance with laws and regulation, and awareness of Corporate social responsibility toward stakeholders and environmental preservation at Company's surroundings.
 4. Improving Company contributions in national economy.
 5. Enhancing national investment climate.
 6. Creating good Corporate image.

Organ Tata Kelola KAI[G4-34]

Berdasarkan Undang-Undang No.40 Tahun 2007 tentang Perusahaan Terbatas, struktur tata kelola Perusahaan terdiri dari tiga organ yaitu Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), Dewan Komisaris, dan Direksi.

KAI Governance Structure[G4-34]

Pursuant to Law No. 40 of 2007 on Limited Liability Companies, the Corporate governance structure consists of three organs, namely General Meeting of Shareholders (GMS), Board of Commissioners, and Board of Directors.



Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS)

RUPS adalah organ Perusahaan yang memiliki wewenang eksklusif yang tidak diserahkan kepada Direksi dan Dewan Komisaris. Kewenangan tersebut antara lain memberhentikan anggota Dewan Komisaris dan Direksi, mengevaluasi kinerja Dewan Komisaris dan Direksi, menyetujui perubahan Anggaran Dasar

General Meeting of Shareholders (GMS)

GMS is a Company organ with exclusive authorities not mandated to the Board of Directors and Board of Commissioners. The authorities among others include dismissing the members of the Board of Commissioners and the Board of Directors, evaluating the performance of the Board of Commissioners and the Board of Directors,



Perusahaan, menyetujui dan mengesahkan Laporan Tahunan Perusahaan, menetapkan remunerasi seperti gaji/honorarium, serta tunjangan dan fasilitas bagi anggota Dewan Komisaris dan Direksi. Keputusan yang diambil dalam RUPS didasarkan kepada kepentingan Perusahaan.

Mengacu pada Pasal 78 (2) Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perusahaan Terbatas, pada tahun 2015, KAI melakukan RUPS sebanyak dua kali, yaitu RUPS Pengesahan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) tanggal 12 Januari 2015 dan RUPS Persetujuan Tahunan Tahun Buku 2014 tanggal 28 April 2015.

Dewan Komisaris

Dewan Komisaris merupakan organ Perusahaan yang bertugas melakukan pengawasan dan bertanggung jawab atas pengawasan terhadap pengurusan Perusahaan serta memastikan Perusahaan menerapkan prinsip-prinsip GCG secara efektif dan berkelanjutan. Kedudukan masing-masing anggota Dewan Komisaris adalah setara. Tugas Komisaris Utama adalah sebagai kordinator kegiatan Dewan Komisaris. Dalam melaksanakan tugas dan tanggungjawab tersebut, Dewan Komisaris dibantu oleh Sekretaris Dewan Komisaris, Komite Audit, dan Komite Manajemen Risiko. Sampai akhir tahun 2015, Dewan Komisaris KAI berjumlah tujuh orang yang terdiri dari satu orang Komisaris Utama dan enam orang Anggota Komisaris.

agreeing and ratifying the Company's Annual Report, determining remunerations such as salary/honorarium, allowance, and facilities for the members of the Board of Commissioners and the Board of Directors. The resolutions made by the GMS are based on Company's interests.

Referring to Article 78 (2) of Law No. 40 of 2007 on Limited Liability Companies, in 2015 KAI has held two GMS, which include GMS on the Ratification of Company Work Plan and Budget (WP&B) on January 12, 2015 and GMS on the Annual Approval of Fiscal Year 2014 on April 28, 2015.

Board of Commissioners

The Board of Commissioners is a Company organ with the duty to supervise and be responsible for the supervision of Company management, as well as to ensure that the Company has applied the GCG principles effectively and sustainably. The position of each Board of Commissioners' members is equal. The duty of the President Commissioner is to serve as the coordinator of the Board of Commissioners' actions. In implementing its duties and responsibilities, the Board of Commissioners is assisted by the Secretary to the Board of Commissioners, Audit Committee, and Risk Management Committee. As of the end of 2015, KAI Board of Commissioners consisted of seven personnel, consisting of one President Commissioner and six Commissioners.

Komposisi Dewan Komisaris Tahun 2015
Commissioners Board Composition 2015

Nama Name	Jenis Kelamin Gender	Jabatan Position	Masa Jabatan Position Period	Kompetensi Competence	Jabatan Lain Other Position
Djoko Sarwoko	Laki-Laki Male	Komisaris Utama President Commissioner	26 November 2014 – Saat ini 26 November 2014 – Current	Bidang Hukum Legal	Komisaris Utama PT Arsade Mitra Nugraha President Commissioner of PT Arsade Mitra Nugraha
Ashwin Sasongko S.	Laki Laki Male	Anggota Komisaris Member of Commissioner	25 Januari 2011 – 25 Januari 2016 25 January 2011 – 25 January 2016	Bidang Informatika Information Informatics	Peneliti Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia Researcher of Indonesian Institute of Science
Umiyatun Hayati Triastuti	Perempuan Female	Anggota Komisaris Member of Commissioner	01 Januari 2011 -Saat Ini 01 January 2011-Current	Bidang Lingkungan Environment	Staf Ahli Kementerian PPN/ Bappenas Expert Staff of the Ministry of National Development Planning/ Bappenas

Komposisi Dewan Komisaris Tahun 2015
Commissioners Board Composition 2015

Nama Name	Jenis Kelamin Gender	Jabatan Position	Masa Jabatan Position Period	Kompetensi Competence	Jabatan Lain Other Position
Muchtar Arifin	Laki-Laki Male	Anggota Komisaris Member of Commissioner	01 Mei 2013-Saat ini 01 May 2013-Current	Bidang Hukum Legal	Konsultan Hukum pada Kantor Hukum Muchtar Arifin dan Partner Legal Consultant at Muchtar Arifin and Partner Law Office
Danang Parikesit	Laki-Laki Male	Anggota Komisaris Member of Commissioner	26 November 2014 – saat ini 26 November 2014 – Current	Bidang Teknik Engineering	Guru Besar Universitas Gajah Mada, Ketua Umum Masyarakat Transportasi Indonesia Professor of the Gadjah Mada University, General Chairman of the Indonesian Transportation Community
Hermanto Dwiatmoko	Laki-Laki Male	Anggota Komisaris Member of Commissioner	21 Agustus 2015 – saat ini 21 August 2015 – Current	Bidang Transportasi Transportation	Direktur Jendral Perkeretaapian Kemenhub Director General of Railway, Ministry of Transportation
Riza Primadi	Laki-Laki Male	Anggota Komisaris Member of Commissioner	21 Agustus 2015 – saat ini 21 August 2015 – Current	Bidang Media Media Affairs	Staf Khusus Kementerian BUMN Expert Staff of the Ministry of State- Owned Enterprises

Direksi

Direksi KAI secara umum berwenang dan bertanggung jawab penuh atas pengurusan Perusahaan untuk kepentingan dan tujuan Perusahaan serta mewakili Perusahaan, baik di dalam maupun di luar pengadilan sesuai dengan yang ditetapkan di anggaran dasar. Dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab atas pengurusan, Direksi dibantu oleh Sekretaris Perusahaan, Satuan Pengawasan Intern, Pusat Manajemen Risiko, dan Pusat Hukum.

Pengangkatan dan pemberhentian Direksi BUMN berpedoman pada Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER-01/MBU/2012 tanggal 20 Januari 2012 tentang Persyaratan dan Tata Cara Pengangkatan dan Pemberhentian Anggota Direksi Badan Usaha Milik Negara. Seluruh anggota Direksi Perusahaan dipilih melalui proses uji kelayakan dan kepatuhan (*fit and proper test*) oleh lembaga profesional. Sampai akhir tahun 2015, Dewan Direksi KAI berjumlah 9 orang yang terdiri dari satu orang Direktur Utama dan delapan orang Direktur.

Board of Directors

KAI Board of Directors generally holds the authority and full responsibility for the management of the Company for the interest and purpose of the Company, as well as as the representative of the Company, either within or outside the court according to the provision of the articles of association. In implementing the managerial duties and responsibilities, the Board of Directors is assisted by the Corporate Secretary, Internal Audit Unit, Risk Management Center, and Legal Center.

The assignment and dismissal of the Board of Directors of a State-Owned Enterprise is guided by the Regulation of the State Minister of State-Owned Enterprises No. PER-01/MBU/2012 dated January 20, 2012 on the Requirements and Procedures for the Appointment and Dismissal of the Board of Directors of a State-Owned Enterprise. All members of the Board of Directors are selected through the fit and proper test by a professional agency. As of the end of 2015, KAI Board of Directors consisted of ten (9) personnel, consisting of one President Director and eight Directors.



Komposisi Dewan Direksi Tahun 2015

Directors Board Composition 2015

Nama Name	Jenis Kelamin Gender	Jabatan Position	Masa Jabatan Position Period	Kompetensi Competence	Jabatan Lain Other Position
Edi Sukmoro	Laki-Laki Male	Direktur Utama President Director	28 Oktober 2014 – Saat ini 28 Oktober 2014 – Current	Bidang Teknik dan Project Management Engineering and Project Management	Komisaris Utama PT KCJ President Commissioner of PT KCJ
Candra Purnama	Laki-Laki Male	Direktur Komersial Director of Commerce	28 Oktober 2015 – 08 Maret 2016 October 28, 2015-March 08, 2016	Bidang Teknik Engineering	Komisaris PT KAPM Commissioner of PT KAPM
Bambang Eko Martono	Laki-Laki Male	Direktur Operasi Director of Operations	09 Juli 2015 – 25 Januari 2016 July 09, 2015-January 25, 2016	Bidang Ekonomi dan Teknik Perkeretaapian Economics and Railway Engineering	-
Slamet Suseno Priyanto	Laki-Laki Male	Direktur Pengelolaan Prasarana Director of Infrastructure Management	05 Mei 2014 – 8 Maret 2016 Monday, May 05, 2014-March 08, 2016	Bidang Teknik Engineering	-
Rono Pradipto	Laki-Laki Male	Direktur Pengelolaan Sarana Director of Rolling Stock Management	05 Mei 2014 – 25 Januari 2016 May 05, 2014-January 25, 2016	Bidang Hukum dan Administrasi Legal and Administration	Komisaris Utama PT KA Pariwisata President Commissioner of PT KA Pariwisata
A. Herlianto	Laki-Laki Male	Direktur Keselamatan dan Keamanan Director of Safety and Security	28 Oktober 2015 – 25 Januari 2016 October 28, 2015-January 25, 2016	Bidang Ekonomi Economics	Komisaris PT KA Logistik Commissioner of PT KA Logistik
M. Kuncoro Wibowo	Laki-Laki Male	Direktur SDM, Umum, dan TI Director of HR, General Affairs, and IT	20 Juli 2012 – Saat ini Friday, July 20, 2012-Current	Bidang Telekomunikasi Tele- communication	Komisaris PT Reska Multi Usaha Commissioner of PT Reska Multi Usaha
Eddi Hariyadhi	Laki-Laki Male	Direktur Aset Tanah dan Bangunan Director of Land and Building Assets	19 Mei 2015 – Saat ini May 19, 2015-Current	Bidang Hubungan Internasional, Ilmu Politik dan Diplomasi International Relations, Politics, and Diplomacy	-
Kurniadi Atmosasmito	Laki-Laki	Direktur Keuangan Director of Finance	25 Januari 2011 – Saat ini Tuesday, January 25, 2011-Current	Bidang Ekonomi Economics	Komisaris PT Railink Commissioner of PT Railink

Manajemen Risiko [G4-14]

Tujuan utama penerapan manajemen risiko yaitu agar segala upaya dari seluruh elemen organisasi dalam rangka pencapaian tujuan Perusahaan, sebagaimana yang tercantum dalam dokumen strategis Perusahaan (Rencana Jangka Panjang Perusahaan/RJPP, Rencana Kerja Anggaran Perusahaan/RKAP tahunan, dsb) dapat ditingkatkan peluang keberhasilannya atau diperkecil kemungkinan/tingkat kegagalannya.

Pada tahun 2015, KAI melakukan transisi manajemen risiko dari Silo menuju ke Manajemen Risiko Korporasi melalui kegiatan awal berupa persiapan prosedur-prosedur Manajemen Risiko terkait kegiatan usaha korporasi. Untuk mendukung terwujudnya manajemen risiko korporasi, maka telah diterbitkan SK Direksi KAI No. KEP.U/OT.003/XII/10/KA-2014 Tanggal 29 Desember 2014 perihal perubahan struktur organisasi Pusat Manajemen Risiko.

Dalam membangun komitmen dari semua level Perusahaan termasuk Dewan Komisaris dan Direksi untuk memberikan dukungan penuh terhadap penerapan manajemen risiko Perusahaan, diperlukan struktur tata kelola risiko.

Risk Management [G4-14]

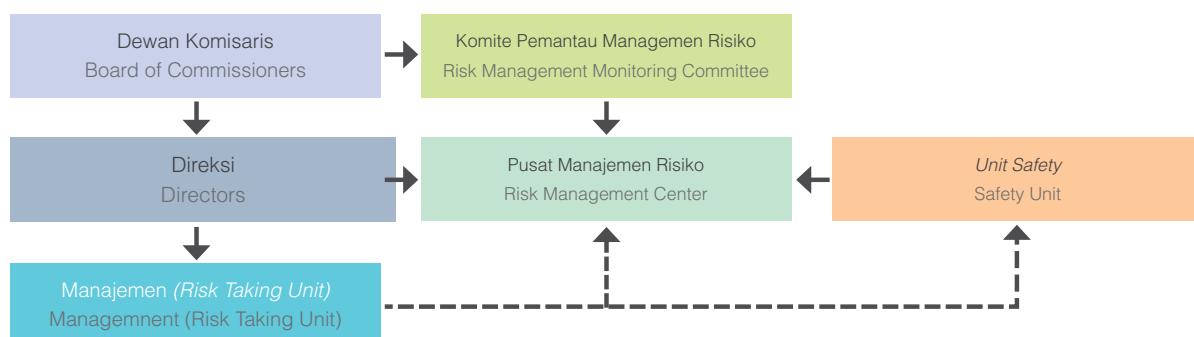
The main objective of the risk management implementation is to be able to improve the success opportunity or reduce the failure of all organizational elements in achieving Corporate objectives as written in the Company strategic documents (Company Long-Term Plan, annual Company Work Plan and Budget/WP&B, etc.).

In 2015 KAI made a transition from Silo mentality to Corporate Risk Management through the initial activity, i.e. the preparation of Risk Management procedures for corporate business activities. To support the realization of corporate risk management, was issued the Decree of KAI Board of Directors No. KEP.U/OT.003/XII/10/KA-2014 dated December 29, 2014 on Amendment to the organizational structure of Risk Management Center.

In building the commitment of all Company levels including from the Board of Commissioners and the Board of Directors to give full support to risk management implementation at the Company, a risk management structure is on demand.

Struktur Tata Kelola Risiko KAI

KAI Risk Governance Structure



Proses manajemen risiko yang dilakukan KAI sebagian besar bersumber dari ISO 31000:2009 *Risk Management-Principles and Guidelines*, yang membuat Perusahaan mampu menangkap peluang-peluang usaha dan mengelola ketidakpastian dengan cara mengidentifikasi risiko-risiko dan melakukan rencana dan pelaksanaan mitigasi yang sesuai. Adapun siklus tahapan proses

The risk management process performed by KAI is largely derived from the ISO 31000:2009 on Risk Management-Principles and Guidelines, which allows the Company to capture business opportunities and manage uncertainties by identifying risks and planning and implementing proper mitigation. The stages of the risk management process of the Company are initiated

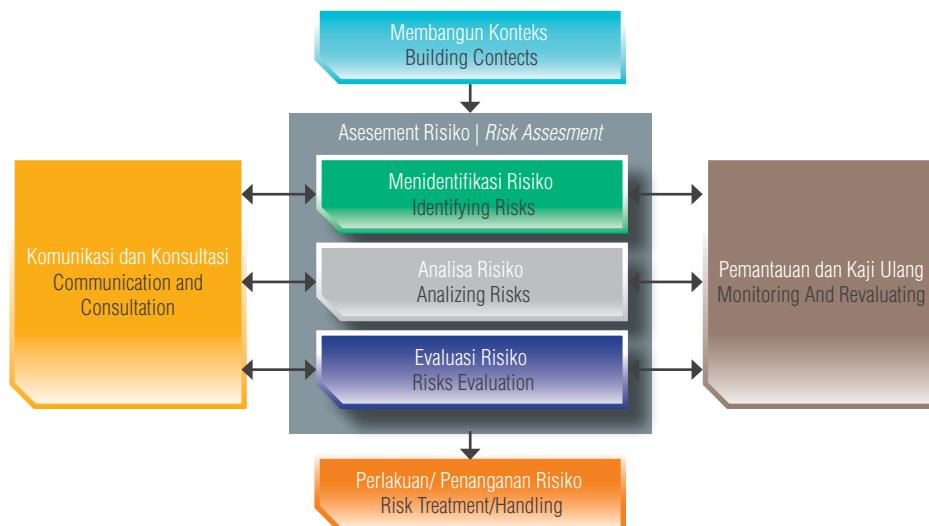


manajemen risiko Perusahaan diawali dengan identifikasi risiko kemudian menentukan tindakan penanganan risiko. Kegiatan *monitoring* dilakukan sebagai kontrol atas tindak lanjut rencana penanganan risiko.

by risk identification and followed by the determination of risk handling action. The monitoring is performed to control the risk handling plan follow-up.

Skema Kerangka Kerja Pengelolaan Risiko

Risk Management Working Outline Scheme



Kode Etik Perusahaan [G4-56]

Kode etik Perusahaan disusun untuk membentuk nilai, norma, dan etika seluruh pekerja Perusahaan, sehingga akan tercipta hubungan yang sehat dan harmonis dengan *stakeholders*. Kode etik Perusahaan disahkan berdasarkan Keputusan Direksi No.KEP.U/HK.215/X/3/KA-2014 tanggal 22 Oktober 2014 sebagai perubahan dan perbaikan atas Keputusan Direksi No.KEP.U/HK.215/V/1/KA-2009 tanggal 12 Mei 2009 tentang Kode Etik Perusahaan. Kode etik Perusahaan memuat tiga bagian utama yaitu Kode Etik Perusahaan, Etika Insan KAI, dan Penegakan Kode Etik.

Corporate Code of Ethics [G4-56]

The Corporate code of ethics are established to build the values, norms, and ethics of all Company employees, to create healthy and harmonious relationship with stakeholders. The Corporate Code of Ethics was ratified under the Decree of the Board of Directors No. KEP.U/HK.215/X/3/KA-2014 dated October 22, 2014 as the amendment and improvement of the Decree of the Board of Directors No. KEP.U/HK.215/V/1/KA-2009 dated May 12, 2009 concerning Corporate Code of Ethics. The Corporate code of ethics covers three main parts, namely Corporate Code of Ethics, KAI Employee Code of Ethics, and Code of Ethics Enforcement.

Kode Etik Perusahaan | Corporate Code of Ethics

- | | |
|-----------------------------|-------------------------------------|
| Nilai dasar integritas | • Basic value of integrity |
| Nilai dasar profesional | • Basic value of professionalism |
| Nilai dasar keselamatan | • Basic value of Safety |
| Nilai dasar inovasi | • Basic value of Innovation |
| Nilai dasar pelayanan prima | • Basic value of excellence service |

Etika Insan KAI | *KAI Employee Code of Ethics*

Pemberian dana penerimaan hadiah, jamuan, hiburan, dan pemberian donasi
Larangan membocorkan rahasia perusahaan
Larangan keterlibatan dalam unsur politik
Ketaatan terhadap pedoman kode etik (*Code of Ethic*)
Kewajiban pelaporan

- Provision and acceptance of gifts, dinner, entertainment, and donation
- Prohibition to leak corporate confidentiality
- Prohibition to involve in politics
- Compliance with the Code of Ethics
- Reporting obligations

Penegakan Kode Etik | *Code of Ethics Enforcement*

Perseroan memberikan kesempatan kepada setiap pekerja untuk menyampaikan laporan dugaan pelanggaran Kode Etik. Laporan tersebut ditindaklanjuti oleh Tim sosialisasi, implementasi dan evaluasi Kode Etik Perusahaan yang kemudian dilaporkan kepada Direksi untuk diambil tindakan sesuai kebijakan Perusahaan.

- The Company provides the opportunity to the employees to submit report on alleged violation against the Code of Ethics. The report is then followed-up by Corporate Code of Ethics Implementation and Evaluation Team and reported to the Board of Directors to take the measure appropriate with the Company policies.

Sebagai wujud menerapkan Kode Etik yang efektif, insan KAI diharuskan membaca, dan memahami dengan baik serta diwajibkan menandatangani dokumen Pernyataan Kepatuhan terhadap Kode Etik.

- To implement effective Code of Ethics, KAI personnel are obliged to read, fully understand, and sign the Statement of Compliance with the Code of Ethics.

Menerbitkan Pakta Integritas untuk seluruh rekanan Perseroan yang bekerja sama dalam pengadaan barang dan/atau jasa.

- Issuance of Intergrity Pact for all Company partners who are collaborating in the goods/services procurement.

Larangan Gratifikasi dan Anti Korupsi

Sebagai tindak lanjut atas Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.104/X/1/KA-2014 tanggal 22 Oktober 2014 tentang Pedoman Pengendalian Gratifikasi di Lingkungan KAI, maka saat ini Perusahaan telah membentuk Unit Pengendalian Gratifikasi sesuai dengan Surat Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.104/II/1/KA-2015 tanggal 2 Februari 2015.

Untuk menjaga konsistensi penerapan GCG dan peningkatan kesadaran Perusahaan terhadap GCG, secara berkala KAI melakukan internalisasi, pelatihan, dan sosialisasi terkait GCG.

Anti-Gratification and Anti-Corruption

As the follow-up of the Decree of the Board of Directors no. KEP.U/OT.104/X/1/KA-2014 dated October 22, 2014 on the Guidelines for Gratification Controlling in KAI, as of currently the Company has established the Gratification Controlling Unit according to the Decree of the Board of Directors No. KEP.U/OT.104/II/1/KA-2015 dated February 02, 2015.

To maintain the consistency of GCG implementation and improvement of GCG awareness in the Company, KAI provides GCG internalization, training, and socialization on a regular basis.



Realisasi Kegiatan *Good Corporate Governance (GCG) Roadshow Tahun 2015*

Realization of Good Corporate Governance (GCG) Roadshow Activities in 2015

No	Lokasi/Entitas Location/Entity	Waktu Time	Jumlah Peserta Participant Amount	Peserta Sosialisasi Socialization Participant
1	PT KA Logistik di Jakarta PT KA Logistik in Jakarta	06 Agustus 2015 August 06, 2015	36	Pekerja Employees
2	Balai Yasa Manggarai	10-11 Agustus 2015 August 10-11, 2015	109	Pekerja dan Mitra Kerja Employees and Work Partners
3	KA Pariwisata di Jakarta	12 Agustus 2015 August 12, 2015	34	Pekerja Employees
4	Kantor Daop 2 Bandung	19 Agustus 2015 August 19, 2015	39	Pekerja Employees
5	Kantor Daop 1 Jakarta	20-21 Agustus 2015 August 20-21, 2015	106	Pekerja Employees
6	PT KCJ di Jakarta	25 Agustus 2015 August 25, 2015	89	Pekerja Employees
7	PT Railink di Jakarta	26 Agustus 2015 August 26, 2015	11	Pekerja Employees
8	PT Reska Multi Usaha di Jakarta	27-28 Agustus 2015 August 27-28, 2015	88	Pekerja Employees
9	PT KA Property Management di Jakarta	29 Agustus 2015 August 29, 2015	61	Pekerja Employees
10	Kantor Subdivre III.2 Tanjungkarang	9-10 September 2015 September 9-10, 2015	147	Pekerja Employees
11	Kantor Divre III SS danSubdivre III.1 Kertapati	14-15 September 2015 September 14-15, 2015	152	Pekerja Employees
12	Balai Yasa Lahat	16-17 September 2015 September 16-17, 2015	304	Pekerja dan Mitra Kerja Employees and Work Partners
13	Kantor Daop 4 Semarang	21-22 September 2015 September 21-22, 2015	277	Pekerja Employees
14	BalaiYasaTegal	23-September-2015 September 23, 2015	241	Pekerja dan Mitra Kerja Employees and Work Partners
15	Kantor Daop 5 Purwokerto	12-13 Oktober 2015 October 12-13, 2015	343	Pekerja Employees
16	Kantor Daop 7 Madiun	26-28 Oktober 2015 October 26-28, 2015	254	Pekerja Employees
17	Kantor Daop 8 Surabaya	02-04 November 2015 November 02-04, 2015	353	Pekerja Employees
18	BalaiYasa Surabaya Gubeng	05-06 November 2015 November 05-06, 2015	36	Pekerja dan Mitra Kerja Employees and Work Partners
19	Kantor Daop 9 Jember	10-11 November 2015 November 10-11, 2015	179	Pekerja Employees
20	Kantor Divre I Sumatera Utara	17-18 November 2015 November 17-18, 2015	174	Pekerja Employees
21	PT Railink di Medan	19-November-2015 November 19, 2015	50	Pekerja Employees
22	Balai Yasa Yogyakarta	25-November-2015 November 25, 2015	81	Pekerja dan Mitra Kerja Employees and Work Partners
23	Kantor Daop 6 Yogyakarta	26-27 November 2015 November 26-27, 2015	146	Pekerja Employees
24	Kantor Divre 2 Sumatera Barat	2-3 Desember 2015 December 2-3, 2015	73	Pekerja Employees

Adapun materi yang disampaikan pada sosialisasi dalam GCG Roadshow 2015 antara lain adalah Pengenalan GCG, Pengendalian Gratifikasi, dan Pelaporan Dugaan Pelanggaran (*Whistle Blowing System*). Selama tahun 2015, tidak terdapat kasus *fraud* atau korupsi yang dilakukan oleh Perusahaan dan setiap pekerja Perusahaan. [G4-SO4, G4-SO7]



Whistle Blowing System

Whistle Blowing 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. Dengan penerapan WBS, Perusahaan dapat meningkatkan sistem pengawasan dan perlindungan kepada pelapor sebagai upaya pencegahan dan penyelesaian dugaan penyimpangan serta pelanggaran di lingkungan Perusahaan. Penerapan WBS di lingkungan Perusahaan dilakukan berdasarkan Keputusan Direksi No.KEP.U./HK.215/IV/1/KA-2005 tanggal 19 Agustus 2005 Tentang Buku Panduan *Good Corporate Governance* di lingkungan Perusahaan dan dievaluasi dengan Keputusan Direksi No. Kep. U/ OT.104/X/4/KA-2014 tanggal 22 Oktober 2014.

Perusahaan menyediakan sarana/media pelaporan pelanggaran melalui surat elektronik (*e-mail*) atau kotak pos (PO Box) dengan alamat:

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

The materials presented in the GCG Roadshow 2015 socialization among others were: GCG Introduction, Gratification Controlling, and Whistleblowing System. There were no fraud cases or corruptions committed by the Company or every employee of the Company in 2015. [G4-SO4, G4-SO7]

Whistleblowing System

Whistleblowing System (WBS) in KAI aims to strengthen the preventive efforts and encourage reporting of matters which may incur financial damages, including issues which may damage Company reputation. In WBS implementation, the Company can improve the protection and monitoring system to whistleblower as preventive effort and the settlement of alleged irregularities and violation in KAI. WBS implementation in the Company is based on the Decree of the Board of Directors No. KEP.U./HK.215/IV/1/KA-2005 dated August 19, 2005 on the Handbook of Good Corporate Governance in the Company which was evaluated by the Decree of the Board of Directors No. Kep. U/OT.104/X/4/KA-2014 dated October 22, 2014.

The company provides the media for the whistleblowing through (*e-mail*) or PO Box at the addresses:

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

Mekanisme Pelaporan WBS

WBS Report Mechanism



Kategori tindak pelanggaran yang dilakukan oleh pekerja Perusahaan, yang dapat dilaporkan melalui WBS antara lain:

- 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.
- Pelanggaran terhadap peraturan/hukum, yaitu melakukan tindakan/perbuatan yang dilarang dan/ atau bertentangan dengan ketentuan hukum yang berlaku baik internal maupun eksternal.
- 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.
- Penyuapan dan/atau gratifikasi yang berhubungan dengan jabatan dan yang berlawanan dengan kewajiban atau tugasnya di Perusahaan.
- 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.

The categories of violation committed by Company employees which can be reported through WBS include:

- Fraud, a dishonest act or deception including deceit, extortion, forgery, concealment or destruction of documents/reports or use of false document, which is committed by a person/group of people who pose potential loss or real loss to the Company.
- Violation of the regulations/laws, by committing an action/deed that is prohibited and/or contrary to the applicable laws both internally and externally.
- Conflicts of interest, a situation in which the Company's personnel have personal interests in companies beyond the Company's interests that may affect their performance of roles and/or authorities objectively based on his/her level and position in the Company, giving rise to a conflict between interests of personal and/or groups and/or families with interests of the Company.
- Bribery and/or gratuity related to position and contrary to obligations or roles in the Company.
- Unethical behavior, action or deed committed by the Company's personnel that can not be justified ethically, such as violation of the Company's Code of Ethics and Code of Conduct.





Rekapitulasi Penyelesaian Hukuman Disiplin per Wilayah Kerja Tahun 2015 [G4-S05]

Recapitulation of Disciplinary Action Settlement per Work Area in 2015 [G4-S05]

No	Wilayah Kerja Working Area	TK. 1 Teguran Tertulis Lv. 1 Written Warning	TK. 2Denda 10% 6 bulan Lv. 2 Fine 10% 6 months	TK. 2 Denda 20% 6 bulan Lv. 2 Fine 20% 6 months	TK. 3Denda 25% 6 bulan Lv. 3 Fine 25% 6 months	TK. 3Denda 30% 6 bulan Lv. 3 Fine 30% 6 month
1	Kantor Pusat	12	0	0	0	0
2	DAOP I Jakarta	49	10	8	4	6
3	DAOP II Bandung	11	1	2	4	1
4	DAOP III Cirebon	3	1	1	0	2
5	DAOP IV Semarang	6	1	3	0	0
6	DAOP V Purwokerto	5	1	0	0	0
7	DAOP VI Yogyakarta	12	3	0	0	4
8	DAOP VII Madiun	11	1	1	0	1
9	DAOP VIII Surabaya	45	16	0	0	0
10	DAOP IX Jember	12	1	0	0	2
11	DIVRE I Sumatera Utara	11	10	0	0	1
12	DIVRE II Sumatera Barat	0	0	0	0	0
13	DIVRE III Sumatera Selatan	19	2	0	0	0
14	SUBDIVRE III.1 Kertapati	5	5	0	0	0
15	SUBDIVRE III.2 Tanjung Karang	7	4	2	2	2
16	UPT Balai Yasa Lahat	0	0	0	0	0
17	UPT Balai Yasa Tegal	0	0	0	0	0
18	UPT Balai Yasa Yogyakarta	0	0	0	0	0
19	UPT Balai Yasa Manggarai	0	0	0	0	1
20	PT KCJ	0	0	0	0	0
21	PT RMU	1	0	0	0	0
Jumlah		209	56	17	10	20

	PHK Employment Termination	DEMO SI Demotion	Pendi/APS Resignation	Mutasi Transfer	Tidak Ada Hukdis No Disciplinary Action	Jumlah Karyawan No. of Employee	Jumlah Kasus Selesai No. of Complete Case	Kasus On Progress Case on Progress
2	1	0	1	1	17	16	1	
3	2	0	0	6	88	85	3	
0	0	1	2	1	23	23	0	
1	0	0	0	1	9	9	0	
1	3	0	0	2	16	16	0	
3	0	0	0	5	14	14	0	
0	0	0	0	0	19	18	1	
2	0	1	0	0	17	17	0	
0	3	0	13	5	82	82	0	
2	0	0	0	0	17	17	0	
4	0	1	0	3	30	29	1	
0	0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	1	22	22	0	
0	1	0	1	5	17	10	4	
5	0	0	0	2	24	20	4	
0	0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	1	1	1	0	
4	0	0	0	0	5	5	0	
0	0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	1	1	0	
27	10	3	17	33	402	385	14	

Meningkatkan Kontribusi Nilai Ekonomi

INCREASING ECONOMIC VALUE
CONTRIBUTION







Meningkatkan Kontribusi Nilai Ekonomi

INCREASING ECONOMIC VALUE CONTRIBUTION

KAI memastikan pertumbuhan bisnis Perusahaan turut berkontribusi bagi pembangunan ekonomi nasional dan memberikan nilai ekonomi bagi para pemangku kepentingan.

KAI ensures that Company's business growth also contributes to the national economic development while providing economic value to the stakeholders.



Distribusi Nilai Ekonomi

Tahun 2015 ditandai dengan adanya perlambatan ekonomi yang disebabkan karena turunnya nilai tukar rupiah terhadap dolar. Namun dengan adanya fenomena tersebut, KAI tetap menunjukkan peningkatan kinerja ekonomi secara berkelanjutan yang dibuktikan pada tahun 2015 pendapatan Perusahaan tercatat sebesar Rp13.938.901 juta yang meningkat sebesar 33,03% dari tahun sebelumnya yaitu sebesar Rp10.478.074 juta. Peningkatan pendapatan Perusahaan ini, akan meningkatkan kontribusi nilai ekonomi bagi pemegang saham (*Shareholder*) maupun pemangku kepentingan (*Stakeholder*). [G4-DMA-EC]

Nilai ekonomi diukur dari nilai ekonomi langsung yang dihasilkan yaitu jumlah pendapatan yang dihasilkan dari kegiatan Perusahaan, sedangkan nilai ekonomi yang didistribusikan yaitu jumlah pengeluaran Perusahaan yang didistribusikan kepada para pemangku kepentingan.

Distribution of Economic Value.

2015 was marked with economic slowdown as the result of the weakening of rupiah exchange rate against dollar. Regardless of the phenomenon, KAI remained showing sustainable growth in economic performance with the increase in Company income in 2015 to Rp13,938,901 million which increased 33.3% from last year's income at Rp10,478,074 million. The increase in Company income will encourage the contribution of economic value to the shareholders and stakeholders. [G4-DMA-EC]

Economic value measured from direct economic value comprises total income generated from Company activities, while distributed economic value is the total Company expenses distributed to stakeholders.

Nilai Ekonomi yang Dihasilkan, Didistribusikan, dan Ditahan [G4-EC1]

Generated, Distributed, and Retained Economic Value [G4-EC1]

Nilai Ekonomi Economic Value	Jumlah (Rp juta) Amount (in million)		
	2013	2014	2015
Nilai Ekonomi Langsung yang Dihasilkan Generated Direct Economic Value			
Pendapatan Jasa Angkutan Penumpang Income from Passenger Transport Service	3.928.141	4.577.283	5.343.844
Pendapatan Jasa Angkutan Barang Income from Freight Transport Service	3.091.296	4.109.656	4.359.463
Pendapatan Pendukung Angkutan Income from Supporting Transport	180.625	88.687	400.954
Pendapatan Usaha Non Angkutan Non-Transport Operating Income	716.916	613.140	1.002.261
Pelayanan Publik (<i>Publik Service Obligation/PSO</i>) Publik Service Obligation (PSO)	683.994	1.089.308	1.494.339



Nilai Ekonomi yang Dihasilkan, Didistribusikan, dan Ditahan [G4-EC1]

Generated, Distributed, and Retained Economic Value [G4-EC1]

Nilai Ekonomi Economic Value	Jumlah (Rp juta) Amount (In million)		
	2013	2014	2015
Pemeliharaan Infrastruktur (<i>Infrastruktur Maintenance Obligation/IMO</i>) Infrastruktur Maintenance Obligation (IMO)	-	-	1.338.040
Pendapatan Bunga Interest Income	37.245	38.627	35.126
Selisih Kurs Foreign Exchange	(37.386)	(83.707)	69.674
Bagian Laba Bersih Ventura Bersama Joint Venture Equity in Net Income	-	1.854	6.884
Pendapatan lain-lain Other Income	37.533	322.050	7.322
Jumlah Nilai Ekonomi Langsung yang Dihasilkan Total Generated	8.638.364	10.756.898	14.057.907
Direct Economic Value			
Nilai Ekonomi yang Didistribusikan Distributed Economic Value			
Beban Operasional *) Operating Expense *)	5.293.864	5.060.495	6.746.683
Beban Gaji dan Tunjangan Pekerja Salary Expense and Employee Benefits	626.690	2.246.415	3.129.413
Pembayaran Dividen Dividend Payout	67.557	140.100	237.055
Penggunaan Prasarana (TAC) Utilization of Infrastructure (TAC)	-	-	1.003.666
Pembayaran kepada Negara (Pajak, Retribusi, dll) Payment to the State (Tax, Retribution, etc.)	1.298.648	1.249.381	1.513.280
Pengeluaran untuk Masyarakat (PKBL) Expense for the Community (Partnership and Community Development Program)	4.125	11.918	11.526
Jumlah Nilai Ekonomi yang Didistribusikan	7.290.884	8.708.309	12.641.623
Total Distributed Economic Value			
Nilai Ekonomi yang Ditahan Retained Economic Value			
Jumlah Nilai Ekonomi yang Ditahan Total Retained Economic Value	1.347.480	2.048.589	1.416.284

*) Beban Operasional diluar Beban Gaji dan Tunjangan Pekerja | Operating Expense outside Salary Expense and Employee Benefits

Kontribusi Kepada Negara

Sebagai satu-satunya Perusahaan yang memegang kendali dalam bisnis moda transportasi kereta api di Indonesia yang menjadi penggerak ekonomi nasional, KAI setiap tahunnya memberikan kontribusi kepada negara dalam bentuk pembayaran dividen. Pada tahun 2015, KAI memberikan dividen kepada negara selaku pemegang saham tunggal Perusahaan sebesar Rp237.055 juta yang meningkat 69,20% dari tahun sebelumnya yaitu Rp140.100 juta. Dividen yang dibagikan sebesar 17% dari laba bersih yang dihasilkan Perusahaan.

Selanjutnya, KAI juga memberikan kontribusi kepada negara dalam bentuk pembayaran pajak. Pajak yang dibayarkan selama tahun 2015 sebesar Rp1.513.280 juta yang meningkat sebesar 21,12% dari tahun sebelumnya yaitu sebesar Rp1.249.381 juta.

Contribution to the State

As the only Company with the control in the business of railway means of transportation in Indonesia which serves as the national economic driver, KAI provides annual contribution to the State in the form of dividend payout. In 2015 the amount of dividend payout to the State as the only shareholder of the Company was Rp237,055 million which increased by 69.20% from the previous year's Rp140,100 million. The dividend payout was 17% allocation of the net profit generated by the Company.

Further, KAI also provides contribution to the State in the form of tax payment. The amount of taxes paid throughout 2015 at Rp1,513,280 million was an increase by 21.12% from the previous year at Rp1,249,381 million.



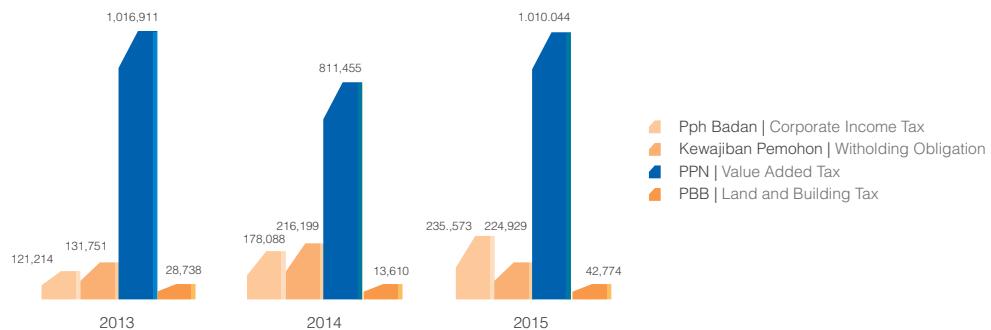
Kontribusi Ekonomi kepada Negara (Rp juta) [G4-EC1]

Economic Contribution to the State (Rp million) [G4-EC1]

Jenis Pajak Tax Type	2013	2014	2015
Pph Badan Corporate Income Tax	121.214	178.088	235.573
Kewajiban Pemotongan Withholding Obligation	131.751	216.199	224.929
PPN VAT	1.016.944	811.455	1.010.004
PBB Land and Building Tax	28.738	43.640	42.774
Jumlah Total	1.298.648	1.249.381	1.513.280

Kontribusi Ekonomi kepada Negara (Rp juta) [G4-EC1]

Economic Contribution to the State (Rp million) [G4-EC1]



Rail Clinic

(Kereta Kesehatan Pertama di

Indonesia)[G4-EC7]

(The First Health Train in Indonesia)

[G4-EC7]



Pada hari sabtu, 12 Desember 2015, KAI secara resmi meluncurkan kereta kesehatan pertama dan satu-satunya di Indonesia yaitu "Rail Clinic". Peresmian ini dilakukan oleh Direktur Utama, Edi Sukmoro di Stasiun Pasarsenena, Jakarta. Dalam acara peluncuran tersebut juga dilakukan penyerahan piagam Museum Rekor Indonesia (MURI) oleh pendiri sekaligus Ketua MURI, Jaya Suprana kepada KAI atas keberhasilannya merancang kereta kesehatan pertama di Indonesia. Pembuatan Rail Clinic ini dilatarbelakangi oleh semangat KAI untuk memberi pelayanan lebih kepada masyarakat Indonesia khususnya di bidang kesehatan dengan memanfaatan jalur KA sehingga dapat menembus daerah yang sulit dilalui oleh kendaraan bermotor.

Rangkaian Rail Clinic terdiri atas dua kereta yang masing-masing memiliki tata ruang dan jenis pelayanan kesehatan yang berbeda. Secara umum, fasilitas pelayanan kesehatan yang akan diberikan di dalam Rail Clinic adalah jenis pelayanan kesehatan primer atau pelayanan tingkat tertama. Rail Clinic ini juga dilengkapi dengan *toilet* ramah lingkungan.

On Saturday, December 12, 2015, KAI officially launched Indonesian first and only healthcare train, the "Rail Clinic". The inauguration was performed by the President Director, Edi Sukmoro at Pasarsenena Station, Jakarta. During the launching, KAI also received a certificate from the Indonesian Record Museum (Museum Rekor Indonesia - MURI) by the founder and Chairman of MURI, Jaya Suprana, for the record in designing the first healthcare train in Indonesia. The Rail Clinic establishment was inspired by KAI's spirit to provide more comprehensive service to the public of Indonesia, particularly in health aspect, using railway track to penetrate areas that are difficult to reach by motor vehicles.

The Rail Clinic consists of two cars in which each car has different layout and type of health service. In general, the healthcare service facilities to be provided in the Rail Clinic comprise the primary healthcare service or first-degree service. The Rail Clinic is also equipped with Environmentally-Friendly Toilet.

Pelayanan Kesehatan di Rail Clinic | Healthcare Service at Rail Clinic

Kereta 1 Train 1		Kereta 2 Train 2	
Pelayanan Service	Keterangan Description	Pelayanan Service	Keterangan Description
Ruang monitoring dokter Doctor Monitoring Room	-	Ruang pemeriksaan ibu hamil, menyusui dan bersalin Maternity Exam Room	Pelayanan <i>Antenatal Care</i> (ANC), ruang menyusui dan persalinan normal (jika terdapat kasus <i>emergency</i> persalinan). <i>Antenatal</i> Care (ANC) service, breastfeeding room, and normal labor (during emergency labor).
Ruang tindakan (<i>emergency</i>) sekaligus ruang pemulihan (<i>recovery</i>) Emergency/Recovery Room	Bantuan hidup dasar (basic life support seperti CPR), alat <i>monitoring</i> tanda vital pasien, alat shock/kejut jantung, tindakan bedah minor, rekam jantung (<i>electrocardiography</i>), penanganan pertama kasus trauma, lampu baca hasil <i>rontgen</i> . Basic life support such as CPR, monitoring device for patient's vital signs, Defibrillator, minor surgery, electrocardiography, trauma first treatment, X-ray result reading lamp.	Ruang pemeriksaan umum dan edukasi General Exam and Education Room	Pemberian Pelayanan umum oleh dokter umum meliputi pemeriksaan umum, pemeriksaan mata, THT, dan lain-lain sekaligus memberi edukasi perihal kesehatan. Provision of general services by general practitioner covering general examination, eye examination, otolaryngology, and other services in addition to the provision of health education.
Ruang pemeriksaan gigi Dental Exam Room	Pemberian pelayanan kesehatan gigi. Provision of dental services.	Ruang pelayanan farmasi Pharmaceutical services Room	Pemberian pelayanan kefarmasian (pengambilan obat) dan konsultasi obat. Provision of pharmaceutical services (to get medicine) and medicine consultation.
Ruang laboratorium Laboratory Room	Pelayanan pemeriksaan laboratorium sederhana. A simple laboratory exam service.		



Optimalisasi Penggunaan Pemasok Lokal

Dalam mendukung kegiatan bisnis Perusahaan, KAI bekerjasama dengan berbagai pemasok logistik sarana dan prasarana baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang. Dalam penilaian pemasok yang sesuai dengan konteks keberlanjutan, KAI berkomitmen untuk mengoptimalkan pemilihan pemasok lokal yaitu pemasok yang berasal dari Indonesia. Pemilihan pemasok lokal ini merupakan salah satu dukungan Perusahaan terhadap kemajuan perusahaan-perusahaan dalam negeri.

Optimization of Local Supplier

In supporting Company's operational activities, KAI cooperates with suppliers of facilities and infrastructure logistics in both short and long term. Under the assessment of the suppliers according to the sustainability context, KAI is committed to optimize the selection of Indonesian local suppliers. The selection of local suppliers proves one of the Company's supports to the advancement of domestic companies.

Pengadaan Barang dan Jasa [G4-EC9]

Goods and Services Procurement [G4-EC9]

Jenis Type	Perusahaan Dalam Negeri (Lokal) Domestic Company (Local)		Perusahaan Luar Negeri (Non-Lokal) Foreign Company (Non-Local)		Total Nilai Pengadaan (Rp juta) Total Procurement Value (Rp million)	Persentase Pemasok Lokal (%) Percentage of Local Supplier (%)
	Jumlah Pemasok Total Suppliers	Nilai Pengadaan (Rp juta) Procurement Value (Rp million)	Jumlah Pemasok Total Suppliers	Nilai Pengadaan (Rp juta) Procurement Value (Rp million)		
Pemasok Logistik Sarana Facility Logistics Supplier	27	1.009.883	3	11.388	1.021.271	98,88
Pemasok Logistik Prasarana Infrastructure Logistics Supplier	29	121.522	1	1.231	122.753	99,00
Jumlah Total	56	1.131.405	4	12.619	1.144.024	98,90



Gathering Group Customer & Channel Distribution
Customer Group and Distribution Channel Gathering



Dalam rangka menjalin kekerabatan yang lebih erat dengan para mitra kerja, pada tanggal 8-10 April 2015, KAI kembali mengadakan *Gathering Group Customer & Channel Distribution*. Kegiatan ini diikuti oleh 37 peserta yang terdiri dari berbagai perusahaan mitra maupun internal Perusahaan. Selama tiga hari, para peserta mengikuti berbagai kegiatan. Pada *sharing session*, VP Passenger Ticketing Sales dan EVP Passenger Transport Marketing and Sales Perusahaan menyampaikan harapan agar kegiatan ini dapat mempererat tali silaturahmi dan kerjasama antara KAI dengan mitra serta menyampaikan terima kasih atas dukungan yang telah diberikan mitra kepada Perusahaan. Penjualan tiket melalui agen dan mitra KAI lainnya, tentu diharapkan dapat mengurangi pembelian tiket langsung di loket stasiun sehingga pelayanan lebih efisien dan stasiun lebih tertib.

In order to build closer relation with work partners, on April 8-10 KAI once again held the Customer Group and Distribution Channel Gathering. The event was attended by 37 participants from various partnering companies as well as Company's internal personnel. Within three days, the participants took part in various activities. During the sharing session, VP of Passenger Ticketing Sales and EVP of Passenger Transport Marketing Sales of the Company delivered their expectation that the event would be able to strengthen the relationship and cooperation between KAI and the partners as well as expressed the gratitude for the partners' support to the Company. The sales of ticket through agents and other KAI partners are expected to reduce the direct purchase of tickets at the station's counter, to improve service efficiency and station's orderliness.

Memberikan Pelayanan Melampaui Harapan Pengguna Jasa

PROVIDING SERVICES THAT EXCEED
SERVICE USER EXPECTATION





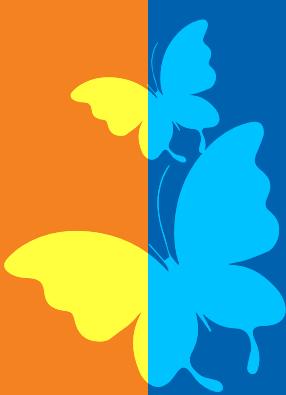


Memberikan Pelayanan Melampaui Harapan Pengguna Jasa

PROVIDING SERVICES THAT EXCEED SERVICE USER EXPECTATION

Dalam memberikan pelayanan yang melampaui harapan pengguna jasa, KAI senantiasa fokus terhadap empat pilar utama yaitu keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan kenyamanan sehingga KAI berhasil menjadi moda transportasi pilihan masyarakat secara berkelanjutan.

In providing services that exceed service user expectation, KAI focuses on four main pillars, namely safety, punctuality, service, and comfort which have successfully brought KAI as the chosen means of transportation for the public in a sustainable manner.



KAI menempatkan kepuasan pengguna jasa sebagai faktor kunci keberhasilan bisnis Perusahaan yang berkelanjutan. KAI menilai kepuasan pengguna jasa dapat dicapai dengan konsistennya Perusahaan memberikan pelayanan yang melampaui harapan/ekspektasi pengguna jasa. Untuk itu, KAI mewujudkannya dengan senantiasa berkomitmen untuk fokus pada keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan kenyamanan pengguna jasa, membangun hubungan harmonis dengan pengguna jasa melalui komunikasi pemasaran, serta menangani secara baik keluhan pengguna jasa. KAI juga memastikan seluruh kegiatan Perusahaan telah mematuhi seluruh ketentuan peraturan perundangan yang berlaku. Oleh karena itu, selama tahun 2015 tidak terdapat sanksi moneter dan non-moneter yang dikenakan terhadap Perusahaan yang diakibatkan pelanggaran atas peraturan perundangan terkait penyediaan produk dan layanan Perusahaan. [G4-DMA-PR, G4-PR9]

Fokus pada Keselamatan, Ketepatan Waktu, Pelayanan, dan Kenyamanan Pengguna jasa

Empat pilar utama layanan Perusahaan yaitu keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan kenyamanan pengguna jasa merupakan penerapan prinsip layanan Perusahaan yang fokus kepada pengguna jasa. KAI telah menetapkan kriteria untuk mengukur kinerja masing-masing pilar untuk menjadi dasar perbaikan layanan kereta api secara berkelanjutan.

Keselamatan

Kereta api sebagai moda transportasi umum yang digunakan masyarakat yang melintasi pulau Jawa dan

KAI prioritizes service user satisfaction as the key factor in the sustainable Company business. KAI considers that service user satisfaction can be achieved through Company's consistency in providing the services that exceed service user expectation. Therefore, KAI realizes this by committing to focus on safety, punctuality, service, and comfort of service users, building harmonious relation with service users through marketing communication, and properly handling service users' complaints. KAI also ensures that all Company activities have met all applicable laws and regulations. This has resulted in zero monetary and non-monetary sanctions in 2015, which were imposed on the Company due to violation against the regulation on product and service provision. [G4-DMA-PR, G4-PR9]

Focus on Safety, Punctuality, Service, and Comfort of Service Users

Four Company's main service pillars, i.e. safety, punctuality, service, and comfort of service users are the implementation of Company service principle which focuses on the service users. KAI has established the criteria to measure the performance of each pillar as the basis for sustainable railway service improvement.

Safety

Railway as the public means of transportation used by the community of Java and Sumatra Islands, focuses highly

Sumatera, memberikan fokus perhatian yang tinggi terhadap perlindungan keselamatan pengguna jasa. Untuk itu, KAI selalu memastikan rangkaian prosedur operasi yang dilakukan telah sesuai dengan standar keselamatan pengguna jasa.

on the protection of service users' safety. To that reason, KAI always ensures the operational procedures shall be in compliance with service user safety standards.

Prosedur Operasi untuk Melindungi Keselamatan Pengguna Jasa

Operational Procedures in Protecting Service Users' Safety

No.	Prosedur Procedure
1	Dimulai dari calon penumpang <i>boarding</i> masuki pintu stasiun terlebih dahulu diperiksa kesesuaian tiket dengan identitasnya. Starts from boarding passengers who enter into the station door are checked for the conformity between their ticket and ID card.
2	Untuk memberangkatkan sebuah rangkaian KA telah melalui prosedur yang berlapis dan melibatkan banyak pihak/unit yaitu: To depart a train, tiered procedures must be followed by involving many parties/units, such as: <ul style="list-style-type: none"> a. Awak KA (Masinis, Asisten Masinis, Kondektur, dan Poluska) telah dilakukan pemeriksaan kesehatan oleh petugas kesehatan yang berwenang dan dinyatakan bahwa awak KA sehat dan layak untuk dinas. Train crews (Machinist, Assistant Machinist, Conductor, and Railway Police who have received health checkup by authorized healthcare officers and are declared healthy and fit and work) b. Rangkaian kereta telah dicuci dan dibersihkan oleh Unit Pelayanan dan dinyatakan kondisi rangkaian telah siap. The train is washed and cleaned by Service Unit and declared ready. c. Petugas <i>scowing</i> telah memeriksa roda dan rangka bawah dan telah menyatakan kondisi baik dan siap operasi. Scowing officers have checked the wheels and undercarriage and declared the train is in proper condition and ready to operate. d. Masinis/Asisten Masinis telah melakukan pemeriksaan rangkaian KA dan lokomotif dan telah menyatakan kondisi siap untuk berangkat, 10 <i>No Go Item</i> terpenuhi, dicatat dalam Lembar Harian Masinis (LHM). 10 <i>No Go Item</i> tersebut adalah: Machinist/Assistant Machinist has checked the train and locomotive and declared the train is ready to depart, ten No Go Items are met and recorded into Machinist's Daily Sheet (Lembar Harian Masinis - LHM). The ten No Go Items include: <ul style="list-style-type: none"> - Radio lokomotif berfungsi dengan baik. Locomotive radio works properly - Lampu sorot menyala. Headlamp works properly. - Lampu kabin menyala. Cabin lamp works properly. - Suling lokomotif berfungsi dengan baik. Locomotive horn works properly. - <i>Deadman</i> pedal berfungsi dengan baik. Deadman pedal works properly. - <i>Speedometer</i> berfungsi dengan baik. Speedometer works properly. - <i>Locotrack</i> berfungsi dengan baik. Locotrack works properly. - Tersedia 4 buah <i>stop</i> blok. Four stop blocks are available. - Tersedia Alat Pemadam Api Ringan (APAR). Light Fire Extinguishers are available - <i>Wiper</i> berfungsi dengan baik. Wiper works properly. e. Dilaksanakan <i>briefing</i> seluruh awak KA sebelum berangkat untuk memastikan seluruh awak KA dalam kondisi sehat dan siap untuk berdinjas serta penyampaian berbagai informasi yang harus diketahui. <i>Briefing</i> is given to all train crews prior to depart to ensure that all crew members are in good shape and ready to work as well as to deliver crucial information. f. PK/OC telah meyakinkan bahwa jalur yang akan di lewati dalam kondisi kosong dan aman untuk dilalui oleh PPKA. PK/OC has assured that the track to be passed is clear and safe for PPKA. g. PPKA telah membentuk rute yang akan dilewati dan memberikan aba-aba (semboyan 40) kepada Kondektur. Untuk persinyalan mekanik, Petugas Rumah Sinyal (PRS) telah membentuk rute jalur yang akan dilewati sesuai perintah dari PPKA. PPKA has established the route to pass and give the Signal 40 to the Conductor. For mechanic signaling, Signalman has established the track route to be passed pursuant to PPKA's order. h. Kondektur telah melihat aba-aba (semboyan 40) dari PPKA/PAP dan berkoordinasi dengan petugas stasiun bahwa penumpang telah naik semua maka kondektur membunyikan peluit (semboyan 41) kepada Masinis/Asisten Masinis. The conductor has seen the Signal 40 from PPKA/PAP and coordinates with the station officers that all passengers are on-board, and then the conductor blows his whistle (Signal 41) to the Machinist/Assistant Machinist.



Prosedur Operasi untuk Melindungi Keselamatan Pengguna Jasa

Operational Procedures in Protecting Service Users' Safety

No.	Prosedur Procedure
i.	Masinis/Asisten Masinis membunyikan suling lokomotif (semboyan 35) setelah meyakinkan mendengar peluit (semboyan 41) dari kondektur untuk KA-nya dan telah melihat sinyal keluar berwarna hijau baru bisa memberangkatkan KA. Machinist/Assistant Machinist sounds the locomotive horn (Signal 35) after making sure that he/she has heard the whistle (Signal 41) from the conductor for his/her train, and after witnessing that the signal turns green, he/she can dispatch the train.
3	Prosedur selama perjalanan KA untuk menjamin keselamatan dan keamanan penumpang juga melibatkan banyak pihak/unit: The procedures during the railway trip, to ensure the safety and security of passengers, also involve many parties/units: <ol style="list-style-type: none">Pemantauan perjalanan KA oleh PPKP. Railway trip monitoring by Central Train Dispatcher (PPKP).Koordinasi perjalanan KA oleh PPKP dengan PPKA/PAP stasiun terdekat (stasiun yang telah dan akan dilewati), PPKA/PAP dengan Penjaga perlintasan (PJL), Petugas Pemeriksa Jalur (PPJ), dan Masinis/Asisten Masinis. Railway trip coordination by PPKP with PPKA/PAP of the nearest stations (stations where the train has stopped or will stop), PPKA/PAP with Railway Gatekeeper (PJL), Track Inspection Officer (PPJ), and Machinist/Assistant Machinist.Petugas Pemeriksa Jalur (PPJ) telah melakukan pemeriksaan petak jalan yang akan dilewati KA secara periodik dan meyakinkan bahwa jalur tersebut aman untuk dilewati. Track Inspection Officer (PPJ) has inspected the road compartment to be passed by the train periodically and ensures that the track is safe to pass.Pemantauan diatas KA setiap 30 menit sekali oleh Walka (Poluska) dan atau kondektur. On-board monitoring every 30 minutes by Railway Police and or Conductor.Masinis/Asisten Masinis dalam menjalankan KA mengikuti prosedur dan aturan yang ada seperti mentaati semboyan, mengikuti instruksi PPKA/PAP. Machinist/Assistant Machinist in operating the train follows the existing procedures such as complying with the signals, and obeying PPKA/PAP instructions.

Di samping prosedur operasi untuk keselamatan perjalanan KA dan pengguna jasa KA, beberapa fasilitas keselamatan yang disediakan di stasiun dan diatas KA adalah sebagai berikut:

- Penempatan Pos Kesehatan dan petugas *paramedic* di stasiun besar padat penumpang untuk pelayanan kesehatan penumpang yang sakit.
- Penempatan alat AED (*Automated Electric Defibrillator*) yaitu suatu alat elektronik yang kecil di tempatkan di stasiun besar tertentu padat peumpang. Kegunaan utamanya untuk mengalirkan kejutan/sengatan listrik ke jantung korban yang aktivitas bioelektriknya sedang kacau atau berhenti dan tidak normal.
- Penempatan Kotak P3K di tiap rangkaian kereta.
- Penempatan Alat pemadam Api Ringan (APAR) baik di stasiun, kereta penumpang, kereta bagasi, kereta makan, maupun lokomotif.
- Pemasangan palu pemecah kaca di tiap gerbong kereta.

Pada tahun 2015, tingkat *fatality accident* PLH berdasarkan perhitungan FWI (*Fatality Weight Injuries*) sedikit lebih baik dibandingkan dengan tahun lalu dengan ditandai dengan berkurangnya jumlah korban jiwa meninggal. Walaupun demikian, terjadi

Apart from the operational procedures for railway trip and train service user safety, the following safety facilities are available at the stations and on-board:

- Health Post and paramedics at large station with crowded passengers to tend to sick passengers.
- Provision of AED (Automated Electric Defibrillator), a small electronic equipment placed at certain large stations with crowded passengers. The equipment functions mainly to send electric shock to the heart to cardiac arrhythmias patients.
- Provision of First Aid Kits in every carriage.
- Provision of Light Fire Extinguishers at the stations, carriages, wagons, dining cars, and locomotives.
- Provision of emergency hammers at every railcar.

In 2015, the fatality accident rate of fatal extraordinary incidents (PLH) based on FWI (Fatality Weight Injuries) is slightly better than the previous year as seen from the decline in the number of casualties. Nevertheless, the increase in injured victims (minor and major injuries)

peningkatan korban luka (baik luka berat maupun ringan) mengindikasikan bahwa tiap resiko atau potensi yang bisa menyebabkan PL/PLH harus dikelola dengan baik sehingga dapat menekan tingkat fatality dan jumlah PLH yang terjadi. Adapun PLH yang menyebabkan nilai FWI di tahun 2015 adalah sebagai berikut:[G4-DMA-PR]

indicates that every risk or potential which may cause Extraordinary or Fatal Extraordinary Incidents needs to be well-managed to decrease fatality rate and Fatal Extraordinary Incidents (PLH). The Fatal Extraordinary Incidents which contributed to FWI scores in 2015 were:[G4-DMA-PR]

No.	Waktu Time	Jenis Kecelakaan Type of Accident	Jumlah Korban Number of Casualty/Victim	FWI
1	Mei-15 May-15	PLH KA 56 menabrak KA 2502a di Waruduwur. Fatal Extraordinary Incident of Train 56 collided with Train 2502a in Waruduwur.	2 LB (Pengawal KA barang 2502a) 2 Major Injuries (2502a Freight Train Guard)	0.20
2	Sep-15 Sep-15	PLH Boxing KA 1154 vs KA 1156 di Juanda Fatal Extraordinary Incident Boxing Train 1154 vs. Train 1156 in Juanda.	29 LR 9 LB 29 Minor Injuries, 9 Major Injuries	1.05
3	Okt-15 Oct-15	KA Peti kemas anjlog di Sbi-Mesigit koridor Surabaya pasarturi-Kalimas dan menimpa rumah warga. Container Train derailed in Sbi-Mesigit of Surabaya Pasarturi-Kalimas corridor and fell on residences.	1 MD (warga) 1 Casualty (resident)	1.00

Berdasarkan pareto penyebab kejadian PL/PLH serta kajian risiko keselamatan 2015 dari hasil identifikasi *safety committee* daerah dan *safety inspector safety action* yang menjadi prioritas dilakukan pada tahun 2016 agar peristiwa PL/PLH pada tahun 2015 tidak terulang kembali adalah:[G4-14]

1. Unit Operasi:
 - a. Melaksanakan pembinaan yang berkesinambungan serta pengawasan yang melekat kepada petugas operasional (Ppka & Petugas rumah sinyal) terkait prosedur pelayanan peralatan persinyalan.
 - b. Untuk stasiun yang terdapat aktifitas langsir harus sudah ada SOP Langsir.
 - c. Semua Petugas yang terkait dengan aktifitas langsiran (Ppka, Pap, Jrr, Pjw, Jrs, Mas, Asmas) harus paham serta melaksanakan SOP Langsir dan Regulasi lain yang terkait Langsiran.
 - d. *Assessment* bagi masinis dan asisten masinis sebelum melaksanakan dinas dilakukan dengan benar.
 - e. Peningkatan intensitas komunikasi antara Ppkp dengan Masinis terkait dengan Perka sperti informasi pemindahan persilangan/penyusulan dan Ppkp memastikan bahwa Masinis paham dengan informasi tersebut.
 - f. Intensitas komunikasi antara Ppkp (pengendali) dengan masinis/asisten masinis lebih
- Based on the pareto of the cause of the Extraordinary/Fatal Extraordinary Incidents as well as safety risk review 2015 of the regional safety committee and safety inspector safety action identification, as the priority in 2016 to prevent reoccurrence of the Extraordinary/Fatal Extraordinary Incidents: [G4-14]
1. Operation Unit:
 - a. Performing sustainable guidance and inherent supervision to operational officers (Train Dispatcher/PPKA and Signalman) concerning signaling device service procedures.
 - b. Stations with siding activities shall be equipped with Siding SOP.
 - c. All Officers concerning the siding activity (Train Dispatcher, Platform Supervisor, Siding Officer, Signalman, Machinist, Assistant Machinist) shall understand and implement the Siding SOP and other Siding Regulations.
 - d. Assessment for machinists and assistant machinists prior to working is performed properly.
 - e. The improvement of communication intensity between Train Dispatcher and Machinist concerning the Railway Trip such as the information on the transfer of crossing/catching-up and Central Train Dispatcher ensures that Machinist understands about the information.
 - f. The intensity of communication between the PPKP (controller) and machinist/assistant



- dingkatkan lagi khususnya ketika KA akan keluar/masuk batas wilayah pengendalian Ppkp.
- g. KUPT Kru melakukan pengawasan pola hidup sehat masinis dan asisten masinis dengan melihat riwayat kesehatan baik dari hasil *assessment* selama pra dinas ataupun hasil *medical checkup*. Seperti yang kita ketahui bahwa daya konsentrasi sangat erat kaitannya dengan aliran darah ke otak. Makin lancar aliran darah ke otak, makin mudah pula kita berkonsentrasi dan tidak mudah mengantuk. Salah satu cara memperlancar aliran darah ke otak adalah dengan pola hidup sehat.
- h. Memahami tata cara menerima dan memberangkatkan KA bagi PPKA dan JRS.
2. Unit Jalan Rel dan Jembatan
- a. Dilakukan perawatan sesuai dengan siklusnya pada wesel, lengkung, oprit perlintasan, BH, dan sambungan.
 - b. Pengawasan yang melekat kepada petugas ketika proses penggantian rel baru dan memastikan penempatan rel *substitute* tidak masuk ke dalam ruang bebas.
 - c. Drainase dan saluran air pada daerah rawan berfungsi dengan baik.
 - d. Segera melakukan permintaan pembubutan roda MTT/PBR yang telah melampaui batasan keausan *flens* roda.
 - e. Perkuatan tubuh baan pada daerah rawan.
 - f. Untuk pekerjaan bongkar balas harus mengikuti SOP yang telah ditetapkan.
 - g. Untuk pekerjaan SATKER diawasi dan dikawal oleh petugas KAI yang mengerti SOP pekerjaan perawatan dan pemeliharaan Jalan rel.
 - h. Semua pekerja yang bekerja di jalan rel memakai APD yang sesuai.
3. Unit Sarana
- a. Terpenuhinya GO NO GO ITEM Sarana.
 - b. Kondisi Rangka Bawah Sarana yang Siap Operasi.
 - c. Diterapkannya SMK3 di lingkungan Sarana.
 - d. Dibuat dan dipatuhi SOP langsiran di Dipo.
 - e. Perawatan berkala (lok, kereta, gerbong) harus dilakukan sesuai dengan siklusnya.
- machinist is improved, particularly when the train will leave/enter the PPKP control boundaries.
- g. Crew of the Head of Technical Implementation Unit (KUPT) monitors machinist and assistant machinist's healthy lifestyle by examining the medical history either from the assessment during pre-work or result of medical check-up. As has been known, the capacity to concentrate is closely related to blood circulation to the brain. The faster blood circulation to the brain, the easier we are to concentrate and not easily sleepy. One of the methods to improve blood circulation to the brain is by living a healthy lifestyle.
- h. Understanding the procedure to receive and dispatch trains for PPKA and Signalman.
2. Rail Road and Bridge Unit
- a. According to its cycle, maintenance is conducted to railroad switch, curved track, crossing approach road, bridge, and coupler.
 - b. Inherent supervision to the officer during the replacement of new rail and ensuring that the placement of substitute rail is not induced in the free space.
 - c. Drainage and water channel at vulnerable areas function well.
 - d. Immediate request of lathing for MTT/PBR wheels that have exceeded wheel flange wear limit.
 - e. Strengthening of tire body at vulnerable areas.
 - f. Track ballast dismantling shall follow the established SOP.
 - g. The implementation of Work Unit's duties shall be monitored by KAI officer who understands about the railroad maintenance SOP.
 - h. All employees working on the railroad use the appropriate PPE.
3. Facility Unit
- a. The compliance with the Facility GO NO GO ITEM list.
 - b. The Facility's Undercarriage is Ready to Operate.
 - c. Implementation of OHS Management System (SMK3) at Facility Unit.
 - d. The establishment of and compliance with Siding SOP at the Depot.
 - e. Regular maintenance (locomotive, railcar, wagon) shall be performed according to the schedule.

- 4. Unit Sintelis
 - a. Perawatan berkala pada wesel khususnya wesel Inggris dan memastikan kefungsian motor wesel pada wesel Inggris.
 - b. Perawatan alat pengaman sesuai dengan siklusnya.
 - c. Melakukan identifikasi masalah dan kelola temuan *unsafe* Sekat Penekan Mekanik di persinyalan mekanik.
- 5. Unit Komersial
 - a. Memastikan pemuatan barang tidak melebihi berat yang diizinkan dan penempatannya terikat, merata, dan tidak bergerak/bergeser sesuai dengan regulasi yang berlaku.
- 6. Unit Safety
 - a. Mencanangkan dan mensosialisasikan SRS (*Safety Railway System*) ke seluruh pekerja.
 - b. Realisasi pembentukan SMS (*Safety Management System*).
 - c. Melakukan inspeksi dan supervisi secara berkesinambungan guna pembentukan budaya *safety*.
 - d. Melakukan pelatihan *safety* baik kepada *investigator*, inspektor dari unit Safety, maupun dari unit operasional agar dapat melakukan analisa investigasi yang tepat sehingga didapat rekomendasi yang tepat sasaran.

Kejadian selama tahun 2015 ini tidak sepenuhnya dikarenakan Perusahaan melakukan ketidakpatuhan terhadap peraturan mengenai dampak keselamatan dari layanan Perusahaan. Kejadian tersebut juga dikarenakan faktor eksternal yang cenderung meningkat di tahun 2015 antara lain sebagai berikut: [G4-PR2]

1. Proses bongkar muat di TLS/RCD tidak berjalan sesuai prosedur (petugas bongkar lalai).
2. Anjlogen di petak jalan dikarenakan kondisi *track* yang jelek (khusus untuk wilayah tanggung jawab Satker).
3. Faktor alam (amblesan di tubuh ban karena tergerus air hujan).
4. Tabrakan KA vs kendaraan di perlintasan sebidang (resmi/liar) sehingga anjlog dan terjadi rinja.
5. Indikasi vandalisme/sabotase oleh oknum dll.

Untuk mengukur kinerja keselamatan, KAI melakukan tiga pengukuran yaitu Peristiwa Luar Biasa Hebat (PLH), *Fatal Weight Injury* (FWI), dan *Rate of Accident* (ROA).

- 4. Telecommunication and Electric Signal Unit
 - a. Regular maintenance of the railroad switch, particularly of the double slip switch and assurance for the functionality of railroad switch motor for double slip switch.
 - b. Maintenance of safety equipment according to the schedule.
 - c. Identification of issues and the management of unsafe Mechanical Press Divider at the mechanical signaling.
- 5. Commercial Unit
 - a. Ensuring that the loading of items does not exceed allowed weight with bound, leveled, and steady placement according to applied regulation.
- 6. Safety Unit
 - a. Establishing and socializing Safety Railway System (SRS) to all employees.
 - b. Realizing the establishment of Safety Management System (SMS).
 - c. Sustainably inspecting and supervising the establishment of safety culture.
 - d. Providing safety training for investigators and inspectors of Safety Unit and Operational Unit to allow them to perform proper investigation analysis to obtain well-targeted inputs.

The incidents occurring throughout 2015 were not caused by Company's full non-compliance with safety regulation of the Company services. These incidents also occurred due to increased external factors in 2015, such as: [G4-PR2]

1. Loading/unloading process at TLS/RCD did not comply with the procedures (negligent unloading crew).
2. Derailment at road compartment due to bad track condition (particularly for Work Unit responsibility areas).
3. Natural cause (tire subsidence due to rainwater erosion).
4. Train vs. vehicle collision at railway crossing (legal/illegitimate) which results in derailment and roadblocks.
5. Indication of vandalism/sabotage by irresponsible persons.

To measure safety performance, KAI carries out three measurements which comprises Fatal Extraordinary Incidents (Peristiwa Luar Biasa Hebat - PLH), Fatal



Peristiwa Luar Biasa Hebat (PLH) adalah peristiwa/ kecelakaan hebat yang mengakibatkan orang tewas atau luka parah. Kategori peristiwa tersebut adalah sebagai berikut:

1. Mengakibatkan kerusakan jalan rel sehingga tidak dapat dilalui sedikitnya 24 jam atau kerusakan material yang parah.
2. Kereta api sebagian atau seluruhnya keluar rel atau tabrakan.
3. Kereta atau gerobak rusak berat akibat ditabrak kereta api atau bagian langsir.
4. Kondisi yang membahayakan karena kelalaian pekerja dalam mengatur perjalanan kereta atau langsir.
5. Dugaan atau percobaan sabotase.

Fatal Weight Injury (FWI) adalah angka yang menunjukkan tingkat fatalitas yang terjadi pada sebuah kecelakaan. Perhitungan FWI didasarkan pada pendekatan yaitu 1meninggal = 10 luka berat = 200 luka ringan.

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

Weight Injury (FWI), and Rate of Accident (ROA). Fatal Extraordinary Incidents (PLH) are fatal incidents/ accidents which result in casualties or major injuries. The incidents include as follows:

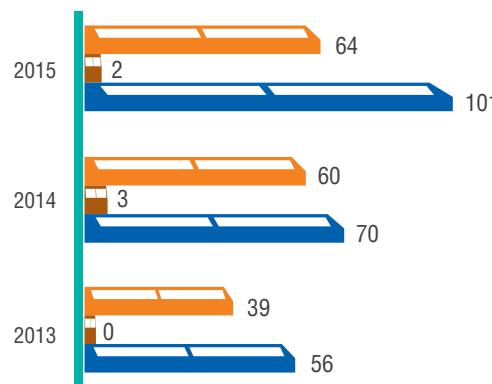
1. Damage to railroad which closes access at least 24 hours or heavy material damage.
2. Partial or full derailment or collision.
3. Heavy damage to railcar or wagon due to collision with trains or siding parts.
4. Harmful condition due to employee negligence in arranging railway trip or siding.
5. Alleged or attempted sabotage.

Fatal Weight Injury (FWI) shows the fatality rate of an accident. FWI calculation is based on the formula of 1 death = 10 major injuries = 200 minor injuries.

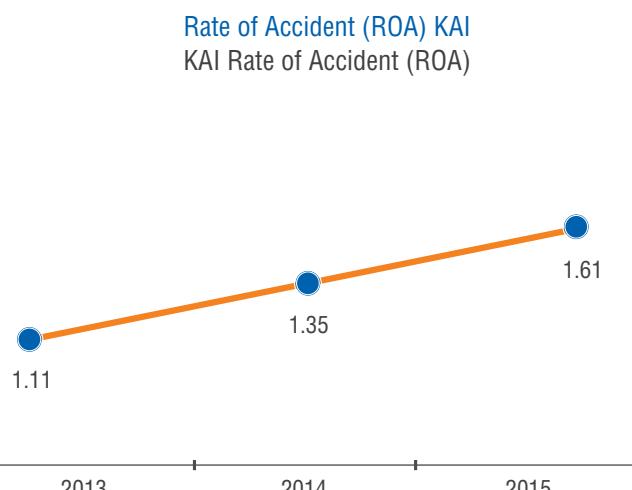
Rate of Accident (ROA) indicates railway accident frequency per 1,000,000 kilometer railway trip.

FWI	Jumlah Korban Meninggal Total Casualties	+	Jumlah Korban Luka Berat Total Major Injury Victims	+	Jumlah Korban Luka Ringan Total Minor Injury Victims
		10		200	

Kecenderungan Kecelakaan vs Perjalanan KAI
Accident Tendency vs. KAI Travel



Rate of Accident (ROA) KAI
KAI Rate of Accident (ROA)



■ Kasus Kecelakaan Kerja ■ Fatal Weight Injury (FWI) ■ Peristiwa Luar Biasa Hebat (PLH)

Ketepatan Waktu

Ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan kereta penumpang maupun kereta barang selalu menjadi tantangan bagi Perusahaan. Untuk kereta barang, persentase ketepatan waktu keberangkatan mencapai angka 50% dengan rata-rata keterlambatan waktu berangkat adalah 65 menit. Hal ini disebabkan karena gangguan *Rotary Car Dumper* (RCD), gangguan TLS, gangguan di Dermaga Kertapati, belum selesaiya bongkar muat sehingga memberikan efek domino pada ketepatan waktu. Selanjutnya, persentase ketepatan waktu kedatangan mencapai angka 40% dengan rata-rata keterlambatan waktu datang adalah 114 menit. Hal ini disebabkan karena adanya Pekerjaan Satker Kemenhub yang mengakibatkan adanya pembatasan kecepatan, akibat tingginya frekuensi perjalanan KA sehingga menyebabkan antrian KA.

Tantangan terbesar di sektor ini adalah persilangan, penyusulan, bongkar muat barang, perawatan, serta pekerjaan-pekerjaan jalan rel. Untuk itu, KAI telah melakukan serangkaian upaya untuk meningkatkan layanan dengan perbaikan pola operasi, penambahan kereta angkut baru, serta mengembangkan sistem aplikasi administrasi dan pengawasan tonase angkutan. Dengan upaya tersebut, KAI yakin kinerja ketepatan waktu kereta barang dapat meningkat ditahun-tahun mendatang secara berkelanjutan.

Untuk kereta penumpang, persentase ketepatan waktu keberangkatan mencapai angka 95% dengan rata-rata keterlambatan waktu berangkat adalah 1 menit. Hal ini disebabkan karena tingginya frekuensi perjalanan KA sehingga menyebabkan antrian KA. Selanjutnya, persentase ketepatan waktu kedatangan mencapai angka 48% dengan rata-rata keterlambatan waktu datang adalah 18 menit. Hal ini disebabkan karena antrian KA, gangguan sarana prasarana, eksternal seperti keamanan dan ketertiban, vandalisme, sabotase, dan lain-lain.

Tantangan terbesar di sektor ini adalah pola operasi KA Penumpang, keandalan sarana prasarana, dan keamanan perjalanan KA.

Punctuality

The punctuality of the departure and arrival of passenger train and freight train is always a challenge for the Company. For freight train, the percentage of punctuality in departure time reaches 50%, with average delay per departure of 65 minutes. This issue is caused by disturbance in *Rotary Car Dumper* (RCD), TLS disturbance, disturbance at Kertapati Jetty, unfinished loading/unloading which brings domino effect on punctuality. Further, the percentage of punctuality in arrival time reaches 40%, with average delay per arrival of 114 minutes. This is due to demand from the Work Unit of the Ministry of Transportation which required speed limitation due to high railway trip frequency and eventually resulted in train queue.

The biggest challenges in this sector among others are crossing, catch-up, loading and unloading of goods, maintenance, and railroad works. Therefore, KAI has conducted a set of measures to enhance its services with improvement in operational patterns, addition of new wagon, and development of administration application system and transport tonnage controlling. With the efforts, KAI is positive that the punctuality of freight train may substantially improve in future years.

For freight train, the percentage of punctuality in departure time reaches 95%, with average delay per departure of 1 minute. This is due to high railway trip frequency, which resulted in train queue. Further, the percentage of punctuality in arrival time reaches 48%, with average delay per arrival of 18 minutes. This is triggered by train queue, disturbance to facilities and infrastructures, and external problems such as security and order issues, vandalism, sabotage, and others.

The largest challenges in this sector include passenger train operational patterns, reliability of facilities and infrastructure, and security of railway trip.



Ketepatan dan Keterlambatan Waktu Keberangkatan dan Kedatangan Kereta Api

Punctuality and Delay in Train Departure and Arrival Time

DAOP/DIVRE	Ketepatan (%) Punctuality (%)				Keterlambatan (menit) Delay (%)			
	Berangkat Departure		Datang Arrival		Berangkat Departure		Datang Arrival	
	KA Penumpang Passenger Train	KA Barang Freight Train	KA Penumpang Passenger Train	KA Barang Freight Train	KA Penumpang Passenger Train	KA Barang Freight Train	KA Penumpang Passenger Train	KA Barang Freight Train
Rata-rata Jawa Average in Java	95	53	46	41	1	48	14	80
Rata-rata Sumatera Average in Sumatera	95	41	52	37	1	117	27	215
Rata-rata KAI Kai Average	95	50	48	40	1	65	18	114

Pelayanan dan Kenyamanan

Sebagai bentuk upaya dalam meningkatkan pelayanan dan kenyamanan kepada pengguna jasa, KAI telah meningkatkan standar pelayanan di stasiun maupun di perjalanan selama berada di dalam kereta api. Kinerja pelayanan dan kenyamanan pengguna jasa setiap tahun mengalami peningkatan yang dibuktikan berdasarkan hasil survei kepuasan pelanggan kereta angkutan penumpang dan survei kepuasan pelanggan kereta angkutan barang.

Survei Kepuasan Pelanggan Kereta Angkutan Penumpang

Pada tahun 2015, KAI kembali melakukan survei kepuasan pelanggan kereta angkutan penumpang terhadap 1.600 responden (pengguna jasa) di lima kota (Jakarta, Bandung, Semarang, Yogyakarta, dan Surabaya) yang mencakup lima stasiun besar dan 10 kereta penumpang (KA Argo Wilis, KA Argo Bromo Anggrek Pagi, KA Cirebon Ekspres, KA Fajar Utama Yogyakarta, KA Krakatau, KA Bima, KA Gumarang, KA Harina, KA Mutiara Selatan, dan KA Bogowonto).

Metode yang digunakan dalam survei ini yaitu *Face to Face Interview*. Aspek yang menjadi penilaian dalam survei ini meliputi aspek di dalam kereta api dan aspek di stasiun KAI dimana masing-masing aspek dibagi menjadi dua penilaian yaitu fisik dan non-fisik.

Service and Comfort

As an effort to increase the service to and the comfort of the service users, KAI has improved the service standards at stations and during traveling inside the train. The service to and comfort of the service users improve annually, as proven from the customer satisfaction surveys for passenger train and freight train passengers.

Passenger Train Customer Satisfaction Survey

In 2015 KAI conducted passenger train customer satisfaction survey to 1,600 respondents (service users) across five cities (Jakarta, Bandung, Semarang, Yogyakarta, and Surabaya) in five large stations and 10 passenger trains (KA Argo Wilis, KA Argo Bromo Anggrek Pagi, KA Cirebon Ekspres, KA Fajar Utama Yogyakarta, KA Krakatau, KA Bima, KA Gumarang, KA Harina, KA Mutiara Selatan, and KA Bogowonto).

The survey utilized the method of face-to-face interview. The objects of concern in the survey cover aspects within train and aspects at KAI station, where each aspect is assessed for their physical and non-physical properties.

Aspek Penilaian Survei Kepuasan Pelanggan Kereta Angkutan Penumpang

Assessment Aspects of Passenger Train Customer Satisfaction Survey

	Aspek di Dalam Kereta Aspects within Train	Aspek di Stasiun Aspects at KAI Station
1	Fisik Physical	<p>Fisik Kereta Train Body:</p> <p>Kenyamanan kereta, Suhu ruangan, Fasilitas kereta, serta Kebersihan kereta.</p> <p>Comfort inside train, room temperature, train facilities, and train cleanliness.</p> <hr/> <p>Makanan dan Minuman di Dalam Kereta: Food and Beverages inside Train:</p> <p>Variasi menu, Kualitas rasa makanan, Kebersihan makanan, Penyajian/tampilan makanan, Kecepatan waktu penyajian, serta Keterjangkauan harga</p> <p>Variation of menu, food taste quality, food hygiene, food presentation/plating, food serving timeliness, and affordability of price.</p>
1	Fisik Physical	<p>Stasiun: Station:</p> <p>Penataan fasilitas stasiun, Keluar masuk kendaraan di area parkir, Parkir area, Tempat duduk, Toilet stasiun, Fasilitas penunjang, Passanger crossing, Ketersediaan bancik atau peron tinggi, Fasilitas untuk difable, Kemudahan informasi, <i>public address</i>, tayangan informasi kedatangan/ keberangkatan KA, dan ketersediaan seat, serta Keberadaan porter dan ketersediaan <i>trolley</i>.</p> <p>Station facility layout, vehicle exit and entrance at the parking lot, parking lot, seats, station toilets, supporting facilities, passenger crossing, availability of step platforms, facilities for diffables, easy access to information, public address, information display of train arrival/departure, and availability of seats, porters, and cargo carts/trolleys.</p> <hr/> <p>Ruang Tunggu Stasiun: Station Waiting Room:</p> <p>Fasilitas, Kebersihan, Keamanan, dan Kenyamanan ruang tunggu.</p> <p>Facilities, Sanitation, Safety, and Comfort of waiting room.</p> <hr/> <p>Boarding Area: Boarding Area:</p> <p>Fasilitas, Kebersihan, Keamanan, dan Kenyamanan <i>boarding area</i>.</p> <p>Facilities, Sanitation, Safety, and Comfort of boarding area.</p> <hr/> <p>Customer Service Area: Customer Service Area:</p> <p>Fasilitas, Kebersihan, Keamanan, dan Kenyamanan area <i>customer service</i>.</p> <p>Facilities, Sanitation, Safety, and Comfort of customer service area.</p> <hr/> <p>Lokasi Pembelian Tiket: Ticket Purchasing Location</p> <p>Ketersediaan informasi pada tiket dan Kepuasan terhadap tempat pembelian.</p> <p>Availability of information on ticket and satisfaction with purchasing location.</p>

Aspek Penilaian Survei Kepuasan Pelanggan Kereta Angkutan Penumpang

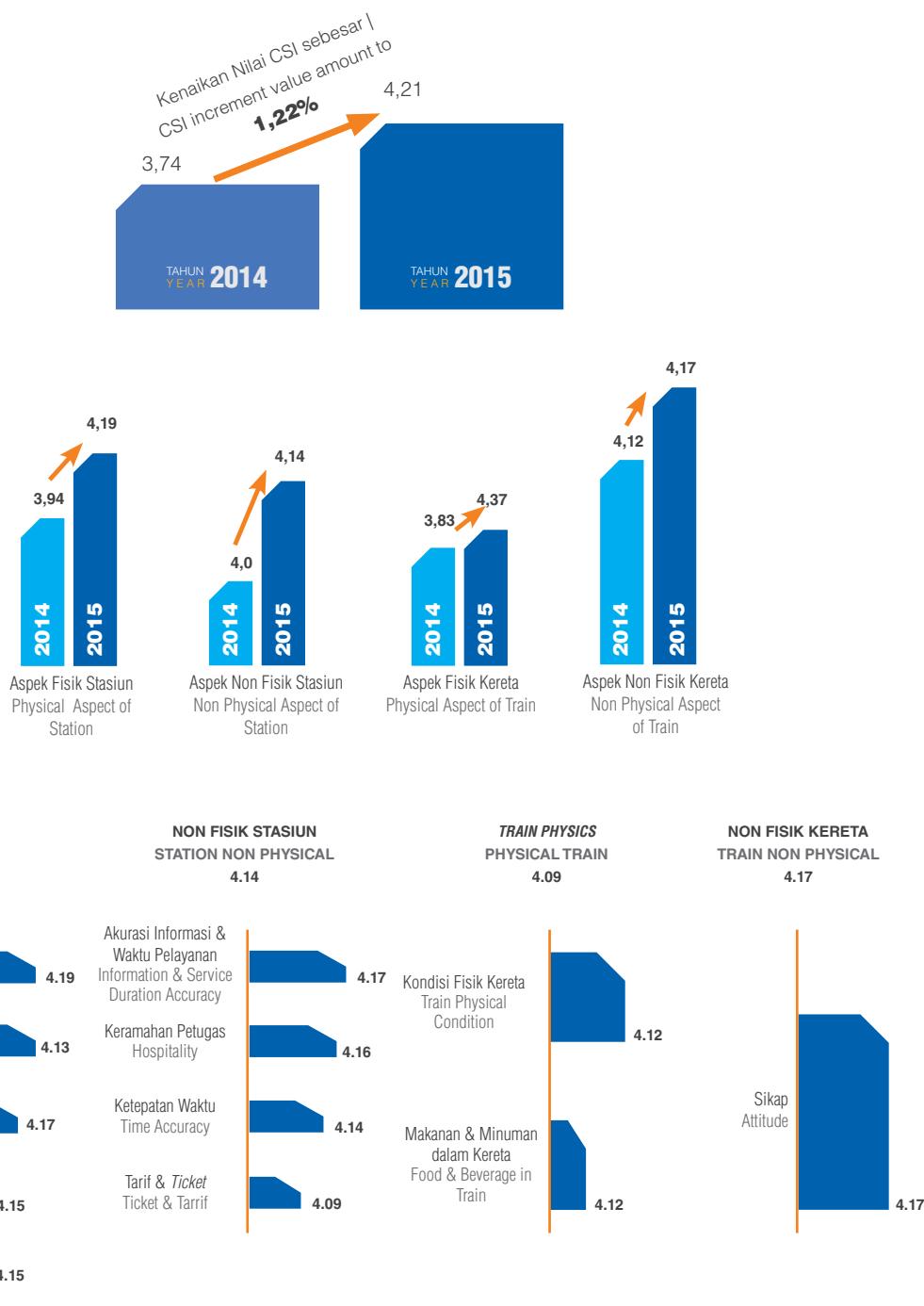
Assessment Aspects of Passenger Train Customer Satisfaction Survey

Aspek di Dalam Kereta Aspects within Train		Aspek di Stasiun Aspects at KAI Station	
2	Non-Fisik Non-Physical Sikap: Attitude:	Non-Fisik Non-Physical Keramahan: Friendliness:	Keramahan: Friendliness: Petugas <i>boarding</i> , Petugas loket, Petugas <i>customer service</i> , Petugas security, and Petugas porter. Boarding officers, counter officers, customer service officers, security guards, and porters.
	Keramahan dan kesiapan membantu dari: kondektur, prama/prami, CSOT (<i>Customer Service on Train</i>), OTC (<i>On Trip Cleaning</i>), TKA (Teknisi Kereta Api) dan Polsuska/ <i>Security</i> serta Keberadaan CSOT (<i>Customer Service on Train</i>) pada KA-KA Eksekutif tertentu apakah mempunyai nilai tambah bagi pengguna jasa atau tidak. Friendliness and helpfulness of conductor, train attendants, CSOT (Customer Service on Train), OTC (On-Trip Cleaning), Railway Technician, and Polsuska/ Security Guards, and whether or not the existence of CSOT at certain trains/executive trains brings added value to service users.		Akurasi Informasi dan Waktu Pelayanan: Accuracy of Information and Service Time: Informasi umum yaitu petugas stasiun (<i>boarding, security, dan porter</i>) dan Informasi khusus: petugas loket dan <i>customer service</i> . General information, i.e. station officers (boarding officers, security guards, and porters) and special information, i.e. counter officers and customer service officers.
			Tarif dan Tiket: Fare and Ticket: Kepuasan pelayanan sebanding dengan biaya yang dikeluarkan, Ketersediaan variasi jenis kelas layanan kereta dan tarifnya, serta Aturan batal dan tukar tiket. Customer satisfaction worth the money spent, availability of train class and rate, and regulation on ticket cancellation and exchange.
			Ketepatan Waktu: Punctuality: Kepuasan terhadap ketepatan waktu berangkat dan Kepuasan terhadap ketepatan waktu kedatangan. Satisfaction with departure time punctuality and satisfaction with arrival time punctuality.

KAI berhasil mencapai peningkatan dalam tingkat kepuasan pengguna jasa dibandingkan tahun lalu yang dapat dilihat dari peningkatan *satisfaction index* pada grafik dibawah ini: [G4-PR5]

KAI has improved this year's service user satisfaction level if compared to previous year, as seen the satisfaction index presented in the following chart: [G4-PR5]

Hasil Indeks Kepuasan Pelanggan Kereta Angkutan Penumpang Tahun 2014-2015 Result of Passenger Train Customer Satisfaction Index in 2014-2015





Survei Kepuasan Pelanggan Kereta Angkutan Barang

Pada tahun 2015, KAI kembali melakukan survei kepuasan pelanggan kereta angkutan barang. Fokus pengukuran indeks kepuasan ini dilakukan terhadap pengguna jasa segmen korporat KAI divisi kereta barang. Metode yang digunakan dalam survei ini yaitu *Face to Face Interview* dengan teknik pengambilan sampel menggunakan teknik *purposive sampling*. Survei ini dilakukan terhadap 40 responden. Dimensi yang menjadi penilaian dalam survei ini meliputi operasional jasa, layanan, harga, *safety*, komunikasi, *relationship*, dan reputasi. Pada masing-masing dimensi akan diturunkan menjadi atribut sehingga dapat diperoleh penilaian kepuasan pengguna jasa yang lebih lengkap.

Freight Train Customer Satisfaction Survey

In 2015 KAI re-conducted freight train customer survey. This survey was focused on corporate service users' satisfaction with KAI freight trains. The survey utilized the face-to-face interview with purposive sampling method. Survey was carried out to 40 respondents. The assessed dimensions of the survey include service operation, services, price, safety, communication, relationship, and reputation. Each dimension will be broken down into attributes to obtain more complete service user satisfaction scores.

Dimensi dan Atribut Survei Kepuasan Pelanggan Kereta Angkutan Barang Dimensions and Attributes of Freight Train Customer Satisfaction Survey

No	Dimensi Dimension	Atribut Attribute
1	Operasional Jasa Service Operation	<ul style="list-style-type: none"> - Rute operasional yang banyak. Substantial number of operational routes - <i>On time delivery.</i> On-time delivery - Pengiriman dilakukan setiap hari secara teratur (<i>Sustainable</i>). Sustainable daily delivery - Keberadaan gudang/<i>stock point</i>/fasilitas penyimpanan. Availability of warehouse/<i>stock point</i>/storage facility - Adanya jaminan garansi/asuransi atas barang yang rusak selama pengiriman. Availability of insurance/assurance for damaged goods during delivery - Adanya jaminan garansi atas keterlambatan pengiriman. Availability of insurance for delay in delivery - Kesediaan menyelesaikan masalah apabila ada kesalahan dalam proses pengiriman. Readiness for problem solving during errors in delivery process - Akses keluar masuk ke fasilitas/lokasi <i>load/unloading</i> barang (gudang/<i>stock point</i>/fasilitas penyimpanan). Entrance/exit access to goods loading/unloading facility/location (warehouse/<i>stock point</i>/storage facility) - Kondisi sarana (lokomotif/gerbong) alat pengangkut sesuai dengan komoditi yang diangkut. Transporter facility (locomotive/wagon) suitable with commodities being transported - Ketersediaan fasilitas timbangan. Availability of scale/weigher facility
2	Layanan Service	<ul style="list-style-type: none"> - Pelayanan menyeluruh (<i>total solution</i>). Total solution - Tanggap terhadap permintaan. Response to demands - Pelayanan yang sesuai janji (kontrak). Service according to contract - Kecepatan respon time terhadap keluhan. Rapid response time for complaints - Prosedur administrasi yang sederhana. Simple administration procedures - Profesionalisme tenaga kerja (jujur, tulus, dan empatik). Employee professionalism (honest, sincere, and empathetic)
3	Harga Price	<ul style="list-style-type: none"> - Harga jasa yang kompetitif. Competitive service price - Harga jasa yang sesuai dengan benefit yang diterima. Service price worth the received benefits - Prosedur sistem pembayaran. Payment system procedures
4	<i>Safety</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Jumlah barang yang diangkut tidak melebihi dengan batas toleransi beban maksimal. Amount of luggage not exceeding maximum limit of weight - Penataan sesuai dengan komiditi yang diangkut. Arrangement according to transported commodities

Dimensi dan Atribut Survei Kepuasan Pelanggan Kereta Angkutan Barang

Dimensions and Attributes of Freight Train Customer Satisfaction Survey

No	Dimensi Dimension	Atribut Attribute
		<ul style="list-style-type: none"> - Kepercayaan terhadap jaminan kemanan yang diberikan oleh kereta api di gudang. Reliability towards security assurance provided by the train at warehouse - Kepercayaan terhadap jaminan kemanan yang diberikan oleh kereta api di perjalanan. Reliability towards security assurance provided by the train during traveling
5	Komunikasi Communication	<ul style="list-style-type: none"> - Kemudahan staf KAI untuk dihubungi. KAI staff easy to contact - Kemudahan memperoleh informasi dan <i>contact person</i>. Information and contact person details easy to obtain - Ketersediaan saluran komunikasi. Availability of communication channels
6	Relationship	<ul style="list-style-type: none"> - Pertemuan Pelanggan Customer gathering. - Kunjungan Pelanggan Customer visit. - Panggilan intensif untuk pelanggan Intensive call to customer.
7	Reputasi Reputation	<ul style="list-style-type: none"> - Pengalaman dalam bisnis ekspedisi Experience in expedition business - Citra/image sebagai satu-satunya Perusahaan penyedia moda transportasi darat Kereta Api. Image as the only provider of train as the means of land transport - Komitmen terhadap peningkatan mutu, lingkungan, serta safety. Commitment to quality, environment, and safety improvements

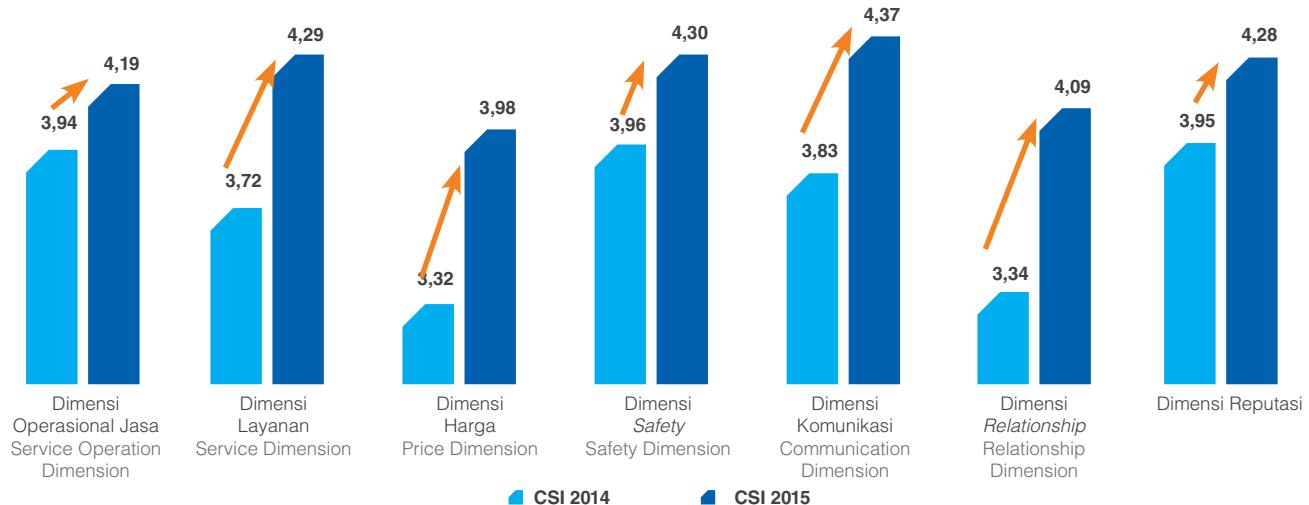
KAI berhasil mencapai peningkatan dalam tingkat kepuasan penumpang dibandingkan tahun lalu yang dapat dilihat dari peningkatan *satisfaction index* pada grafik dibawah ini: [G4-PR5]

KAI has improved this year's passenger satisfaction level if compared to previous year, as seen the satisfaction index presented in the following chart: [G4-PR5]

Hasil Indeks Kepuasan Pelanggan Kereta Angkutan Barang Tahun 2014-2015

Result of Freight Train Customer Satisfaction Index in 2014-2015





KAI juga senantiasa memperhatikan fasilitas-fasilitas pelayanan untuk mewujudkan pelayanan prima yang melampaui harapan pengguna jasa. Peningkatan layanan dan kenyamanan dilakukan Perusahaan secara menyeluruh dalam daur layanan pengguna jasa sehingga pengguna jasa memperoleh pengalaman yang menyenangkan dalam menggunakan layanan kereta api mulai dari tiba di stasiun hingga meninggalkan stasiun di tempat tujuan.

KAI also constantly pays attention to service facilities to realize service excellence which exceeds service user expectation. The improvement of service and comfort is conducted comprehensively in service user service cycle, to allow service users having pleasant experience in using railway service from their arrival at the station to their departure from the destination station.



Fasilitas Pelayanan Kereta Api

Railway Service Facilities



Pintu Masuk Stasiun | Entrance Gate

KAI telah meningkatkan Pintu Masuk Stasiun KAI telah meningkatkan aspek keamanan di beberapa stasiun dimana telah dilakukan pembersihan dan penataan area stasiun sehingga pengguna jasa dapat memasuki area stasiun tanpa terhalang kios-kios yang dahulu ada di sekitar pelataran stasiun.

KAI has improved the safety of several stations with the cleaning and arrangement of station area, so that the service users can enter into the station area without being held by kiosks which previously scattered around station yard.

Area Parkir | Parking Area

KAI telah melakukan perluasan dan penataan Parkir. Sistem parkir KAI telah aman, profesional, dan modern yang telah diterapkan di 115 stasiun. Stasiun kelas besar kini telah dikelola oleh PT Reska Multi Usaha (Anak Perusahaan KAI).

KAI has expanded and arranged the parking area. The parking system is safe, professional, and modern in 115 KAI stations. The parking order for large station is currently managed by PT Reska Multi Usaha (a KAI subsidiary).



Pembelian Tiket | Ticket Purchasing

- a. Internal | Internal
 - Loket | Counter
 - KAI Access | KAI Access
 - Pusat Kontak | Contact Center
 - Web KAI | KAI Website
- b. Eksternal | External
 - Kios Elektronik | E-Kiosk
 - Toko | Minimarket
 - Web Mitra | Partnering Web
 - Agen (B2B dan B2C) | B2B and B2C Agents

Pencetakan Tiket | Ticket Printing

Saat ini, KAI telah meluncurkan mesin Cetak Tiket Mandiri (CTM) dimana pengguna jasa dapat mencetak tiket kereta api secara gratis tanpa harus antri di konter loket.

Currently KAI has launched the Automated Ticket Printing (Cetak Tiket Mandiri - CTM) machine where service users can independently and freely print their own tickets without having to wait in line at the ticket counter.



Boarding Gate

- a. Sistem Boarding: KAI telah menerapkan sistem *boarding* dimana calon penumpang dipersilahkan masuk ke dalam stasiun dua jam sebelum jadwal keberangkatan kereta api. *Boarding system* ini telah diterapkan diseluruh stasiun. Untuk mendukung aktivitas *boarding system* tersebut, dilakukan pengadaan *boarding desk* dan *boarding gate*.
Boarding System: KAI has applied the boarding system where passengers have to be ready at the station two hour prior to the scheduled departure of the train. The boarding system has been applied at all stations. To support the boarding system activity, boarding desks and boarding gates were procured.
- b. Sterilisasi Stasiun: KAI menggiatkan program sterilisasi di stasiun untuk meminimalkan penumpang gelap, pedagang asongan, mendukung *boarding system* (*one entrance gate*) dan meminimalisir aktivitas warga di sekitar area stasiun. Dialog, musyawarah, dan penggunaan jalur hukum telah dilakukan dengan para pemangku kepentingan terkait untuk melakukan sterilisasi stasiun secara efektif.
Station Sterilization: KAI promotes the station sterilization program to minimize the number of illegal passengers and street vendors, to support the boarding system (*one entrance gate*), and to minimize the activity of the people around station area. Dialogs, discussion, and legal paths were taken to deal with the stakeholders for the effective implementation of the station sterilization.

Fasilitas Area Stasiun | Station Area Facilities

- a. Charging Gratis di Stasiun | Free Charging at the Station
- b. Free Toilet
- c. Musholla | Praying Room
- d. Penyediaan Trolley | Provision of Cargo Carts/Trolley
- e. Peningkatan Kebersihan Stasiun | Improvement of Station Sanitation
- f. Penghijauan dan Taman | Greening and Garden
- g. Layar Informasi di Stasiun | Information Screen at the Station



Pelayanan dalam Perjalanan | Service during Travel

- a. Fasilitas Free Charging di Kereta Api | Free Charging Facility on Train
- b. Fasilitas Televisi di Kereta Api | Television Facility on Train
- c. Fasilitas Informasi Audio | Audio Information Facility
- d. Fasilitas Air Conditioner di Kereta Api | Air Conditioning Facility on Train
- e. Fumigasi Kereta Api | Train Fumigation
- f. Membersihkan selama perjalanan | On Trip Cleaning
- g. Pilihan Makanan dan Minuman | Food and Beverage Selection



KAI juga menyediakan fasilitas khusus untuk pengguna jasa, yaitu:

1. Ruang Laktasi

KAI menyediakan ruang laktasi (ruangan khusus untuk ibu menyusui) dihampir seluruh stasiun kelas besar. Untuk beberapa stasiun yang belum menyediakan fasilitas ini, ibu menyusui dapat menggunakan ruang pos kesehatan yang sudah tersedia disetiap stasiun.



KAI also provides certain facilities for the service users, such as:

1. Lactation Room

KAI provides lactation room (special room for nursing mothers) in almost all large class stations. At stations where the facility has not yet provided, mothers can breastfeed their babies in the health posts available at every station.



2. Desain untuk Difabel

KAI memiliki kepedulian yang tinggi terhadap difabel yang dibuktikan dengan adanya pembuatan kemiringan ramp dihampir seluruh stasiun kelas besar yang selanjutnya akan dikerjakan di stasiun kecil lainnya. Kemiringan ramp ini dapat memudahkan pengguna jasa dalam membawa barang bawaan seperti *travel bag* yang memiliki roda. KAI juga menyediakan *toilet* yang telah dimodifikasi agar dapat digunakan oleh para difabel termasuk perluasan *toilet* untuk mengakomodasi kursi roda dalam toilet.

2. Design for Diffables

KAI has high concern to people with different abilities (diffables) and realizes this with the provision of sloping ramp at almost all large class stations, which will further be followed at smaller stations. The sloping ramp brings convenience to service users who carry their luggages such as wheeled travel bags. KAI has also provided modified toilets for the diffables, by expanding the toilet space to accommodate wheelchairs inside the toilet.



Komunikasi Pemasaran

Dalam rangka membangun hubungan yang harmonis dengan pengguna jasa, KAI melakukan serangkaian komunikasi pemasaran yang merupakan sarana informasi kepada pengguna jasa secara langsung maupun tidak langsung tentang produk dan brand yang dijual. Aktivitas komunikasi pemasaran ini bertujuan untuk

Marketing Communications

In order to build harmonious relationship with service users, KAI carries out the marketing communications which provide direct and indirect information to service users on the products and brands sold. The marketing communication activities aim to build public interest to use train as the means of transportation as well as to provide

membangun keinginan masyarakat untuk naik kereta api dan memberikan informasi mengenai kegiatan maupun promo yang dilakukan Perusahaan. Selama tahun 2015, aktivitas komunikasi yang dilakukan Perusahaan adalah sebagai berikut:

Aktivitas Komunikasi Pemasaran Tahun 2015 Marketing Communication Activities in 2015

Support Event Markplus

Media komunikasi yang digunakan dengan menyewa *space* untuk *booth*. Komunikasi yang dilakukan dengan *flyering*.

Communication media method used was by renting space for booths. The communication was done by flyering.



Support Event HydroCoco Cup National Futsal 2015

Media yang digunakan yaitu dengan *branding* pada delapan kota pada setiap *venue* melalui *Booth, Flyering, A Board, Hanging Banner, Spanduk, Social Media, Digital Media, dan Liputan TV (ANTV)*.

This applied branding at eight cities in each venue through booths, flyering, boards, hanging banners, banners, social media, Kalbe, digital media, and television coverage (ANTV).



Program Acara Kompas TV “Jalan-Jalan” | Kompas TV Program “Jalan-Jalan”

Program ini secara khusus meliput mengenai TBT, dengan mengkomunikasikan transformasi KAI, keunggulan moda KA, heritage KAI, dan produk KAI. Sebelum program dilakukan, terlebih dahulu diadakan acara promo melalui social media KOMPAS TV dan SI & RT Kompas.

The program specifically covered TBT, by presenting KAI transformation, advantage of train as a means of transportation, KAI heritage, and KAI products. Prior to the program, promotions were conducted through KOMPAS TV social media accounts and Kompas SI and RT.



Liputan Media Cetak | Printed Media Coverage

Liputan ini sebagai bonus yang diberikan saat KAI berlangganan koran Kompas selama 1 tahun. Iklan Seremonia Ukuran 2x100mmk BW dan Iklan Display Klasika 3x200mmk BW.

The coverage was carried out as a bonus for KAI for its one year subscription of Kompas newspaper. Seremonia Advertorial 2x100mmk BW and Klasika Display Advertorial 3x200mmk BW.



Promo Tarif | Promotional Tariff

Kegiatan rutin yang dilakukan KAI adalah memberikan tarif promo kepada pelanggan. Media yang digunakan *Web Banner KAI, X Banner, dan Spanduk* pada stasiun.

KAI routinely offers promotional rates for the customers. The media used include KAI web banner, X banner, and banners at stations.





Dalam pelaksanaan aktivitas komunikasi pemasaran, KAI tidak memberikan dampak yang merugikan pengguna jasa/masyarakat maupun lingkungan sekitar. Hal ini dibuktikan dengan tidak adanya denda atau sanksi yang diterima Perusahaan terkait insiden ketidakpatuhan terhadap peraturan tentang komunikasi pemasaran termasuk iklan, promosi dan sponsor. [G4-PR7]

In implementing marketing communication activities, KAI does not inflict adversarial impacts on service users/public and the surrounding environment. This is proven with zero fines or sanctions imposed on the Company for the incidents of non-compliance with marketing communication regulations, including advertising, promotion, and sponsorship. [G4-PR7]

Traveling by Train: KA Argo Parahyangan (PP)



Pada tanggal 21 Mei 2015, KAI mengadakan acara "Traveling by Train: KA Argo Parahyangan (PP)" yang bertujuan untuk turut mendukung program pemerintah kota Bandung dalam mengurangi arus kendaraan yang masuk ke kota Bandung sekaligus untuk mengurangi kemacetan, dengan mengimbau masyarakat menggunakan moda transportasi kereta api (khususnya dari Jakarta ke Bandung).

Peserta yang mengikuti acara ini yaitu Kompas Muda. Aktivitas yang dilakukan meliputi sosialisasi KA Argo Parahyangan, produk-produk KAI seperti KAI Access, Beli Tiket itu mudah, dan sosialisasi *social media* KAI seperti twitter @KAI121. Media yang digunakan yaitu radar, kompasmuda.com, *social media* KAI 121, dan *social media* masing-masing peserta. Acara ini mendapatkan apresiasi dari dinas kebudayaan dan pariwisata kota Bandung dan diharapkan kegiatan ini dapat berkelanjutan.

On May 21, 2015, KAI held the program "Traveling by Train: KA Argo Parahyangan (PP)" which aimed to support the program of Bandung city government in reducing incoming traffic to Bandung city and traffic density, by promoting the use of train as the means of transportation (particularly from Jakarta to bandung).

The program was attended by Kompas Muda. The program presented the socialization of Argo Parahyangan Train, KAI products such as KAI Access, "Beli Tiket itu Mudah" ("Buying tickets is easy"), and KAI social media account, i.e. KAI Twitter account @KAI121. The participating media included Radar, kompasmuda.com, KAI 121 social media accounts, and social media accounts of each participants. The event received appreciation from the Department of Culture and Tourism of Bandung City which expects sustainable implementation of the program.

Traveling by Train: KA Wisata Priority – Harina



Pada tanggal 17-18 September 2015, KAI mengadakan acara “Traveling by Train: KA Wisata Priority – Harina” yang bertujuan untuk edukasi kepada masyarakat bahwa Kereta Api adalah salah satu kendaraan yang ramah lingkungan dan mengurangi kemacetan serta menginformasikan *heritage* yang dimiliki oleh KAI (Lawang Sewu, Stasiun Ambarawa, dan Kereta Uap).

Peserta yang mengikuti acara ini yaitu *Traveler Bloger*. Aktivitas yang dilakukan meliputi sosialisasi KA Harina dan KA Pariwisata, sosialisasi produk-produk KAI seperti KAI Access dan Beli Tiket itu mudah, sosialisasi *social media* KAI seperti twitter @KAI121, memperkenalkan *heritage* KAI di kawasan Daop 4 Semarang, serta mengundang Trinity (penulis novel *Naked Traveler*) sebagai bintang tamu. Media yang digunakan yaitu Kompas TV melalui program Suka – Suka, youtube channel/kompas tv, dan *social media* kompas TV. Acara ini mendapatkan apresiasi dari dinas kebudayaan dan pariwisata kota Semarang.

On September 17-18, 2015, KAI held the program “Traveling by Train: KA Wisata Priority - Harina” which aimed to educate the public that train is an environmentally-friendly vehicle which reduces traffic jam while informing about KAI heritages (Lawang Sewu, Ambarawa Station, and Steam Train).

The program was attended by Traveler Blogger. The program presented the socializations of Harina Train and KA Pariwisata (Tourism Train), KAI products i.e. KAI Access and “Beli Tiket itu Mudah” (“Buying tickets is easy”), KAI social media account, i.e. KAI Twitter account @KAI121, and KAI heritage at the Operation Area 4 Semarang, guest starring Trinity, the author of The Naked Traveler series. The media being used were Kompas TV through the program Suka-Suka, Kompas TV Youtube account, and Kompas TV social media account. The event received appreciation from the Department of Culture and Tourism of Semarang City.



Penanganan Keluhan Pengguna jasa

Sebagai salah satu bentuk evaluasi untuk meningkatkan kinerja layanan Perusahaan, KAI senantiasa menangani secara baik setiap keluhan pengguna jasa yang masuk. Pusat informasi dan pengaduan yang menangani keluhan pengguna jasa adalah *Contact Center 121*. KAI menyediakan banyak saluran yang mudah diakses oleh pengguna jasa dalam menyampaikan keluhan. Saluran tersebut antara lain:

1. Telepon 121 / 021-121
2. Email ke kontak_pelanggan@kereta-api.co.id
3. Social Media Twitter @KAI121
4. Social Media Facebook KAI 121
5. Web Lapor di www.lapor.go.id

Khusus untuk penanganan keluhan pengguna jasa di stasiun, KAI menyediakan pusat pengaduan yang ditangani oleh customer service *on station*.

Service User Complaint Handling

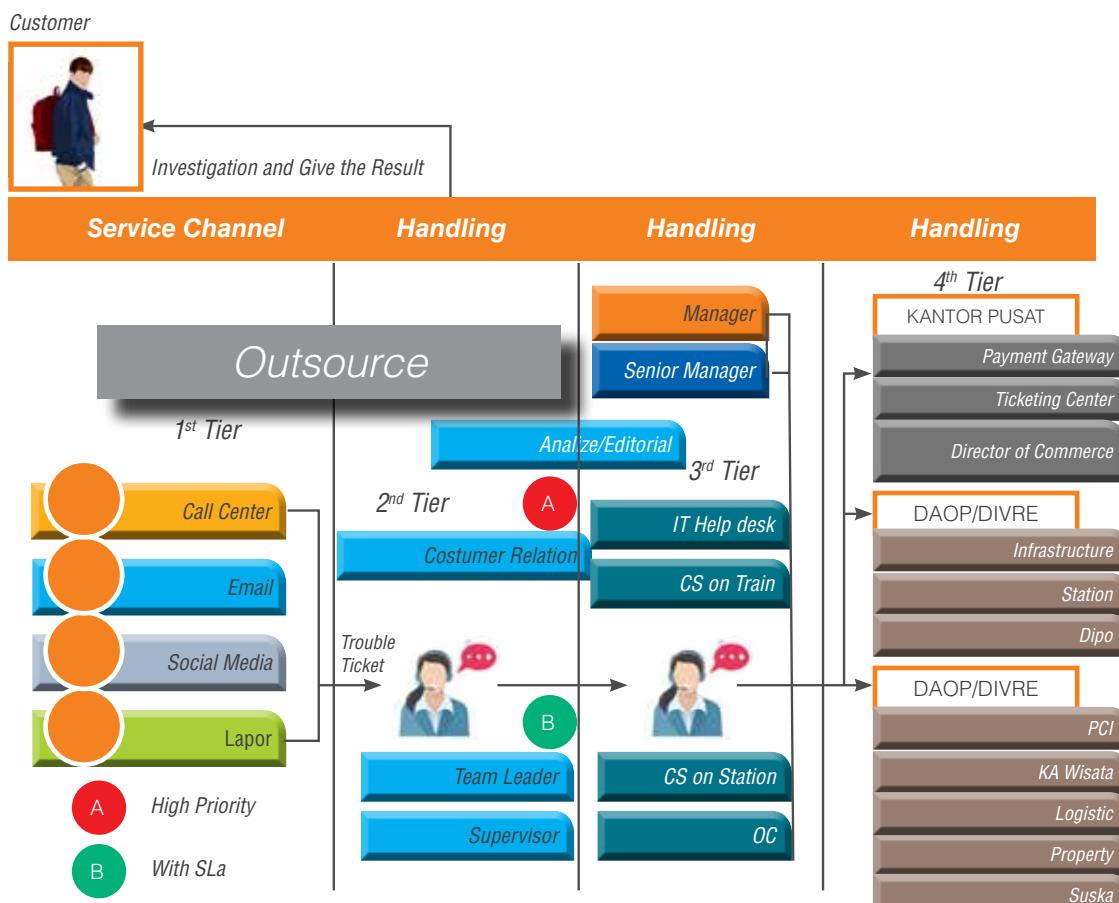
For the evaluation to improve Company service performance, KAI always handles each incoming service user complaints properly. The Contact Center 121 serves as the information and complaint center which handles the complaints of the service users. KAI provides various accessible channels for service users for delivering their complaints. The channels are:

1. Phone 121/021-121
2. Email to kontak_pelanggan@kereta-api.co.id
3. Social Media Twitter @KAI121
4. Social Media Facebook KAI 121
5. Web Report at the www.lapor.go.id

The handling of service user complaints at the station is managed by the customer service on station.

Mekanisme Penanganan Pengaduan Pengguna jasa

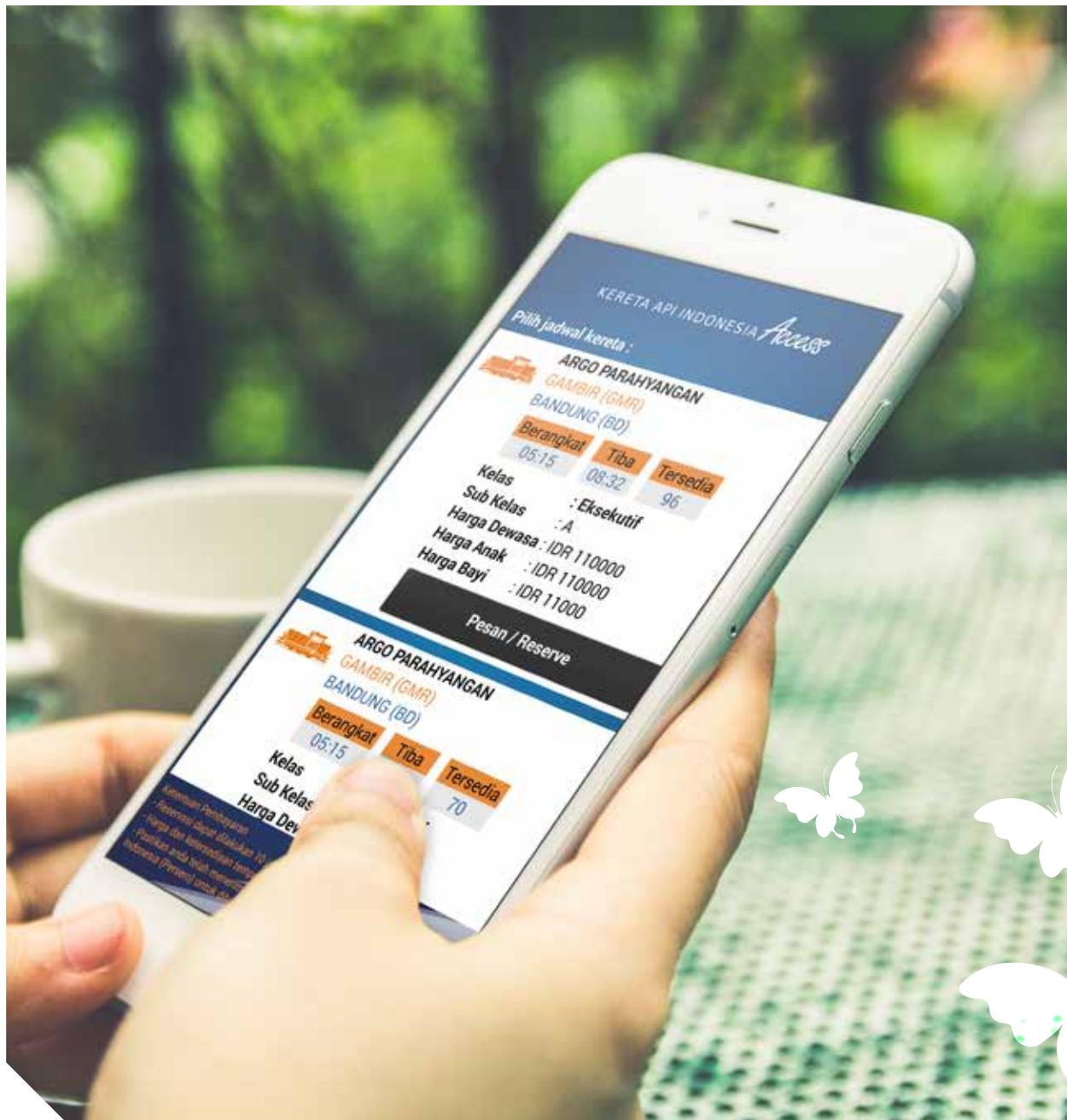
Service User Complaint Handling Mechanism



Selama tahun 2015, tingkat pengaduan dan penyelesaian pengaduan pengguna jasa adalah sebagai berikut:

Throughout 2015, the rate of service user complaints and their settlement is as follows:

No.	Saluran Pengaduan Complaint Channel	Pengaduan Complaint	Penyelesaian Settlement
1	CRM (<i>Call Center, Email, Social Media</i>)	30.572	30.572
2	Web Lapor Web Report	210	210
Jumlah Total		30.782	30.782



Mengutamakan Keselamatan Berkereta Api

PRIORITIZING RAILWAY SAFETY







Mengutamakan Keselamatan Berkereta Api

Prioritizing Railway Safety

KAI berkomitmen untuk senantiasa menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) sebagai bentuk pelaksanaan pilar utama Perusahaan untuk menciptakan keselamatan dalam berkereta api

KAI is committed to implement the Occupational health and Safety Management System which manifests as Company's main pillars to creating railway safety.



Kebijakan dan Komitmen Keselamatan KAI

KAI menjadikan keselamatan sebagai pilar utama yang terkandung di dalam misi Perusahaan. Hal ini dikarenakan keselamatan merupakan aspek yang berpengaruh langsung terhadap kinerja Perusahaan sebagai satu-satunya yang memberikan layanan moda transportasi berkereta api di Indonesia. Kinerja keselamatan Perusahaan dari tahun ke tahun menunjukkan peningkatan, namun KAI terus berusaha untuk meningkatkan kinerja keselamatan terutama dalam mencapai *zero fatality accident* dan *zero accident*.

Untuk meningkatkan kinerja keselamatan, KAI melaksanakan serangkaian inisiatif strategis, diantaranya yaitu: **[G4-DMA]**

1. Penetapan tujuan keselamatan yaitu "*zero fatality accident* dan *zero accident*" yang diiringi dengan perumusan rencana aksi keselamatan pada setiap unit operasional.
2. Penerapan "*safety work and safety mind*" di seluruh lingkungan kerja KAI.
3. Pembentukan komite keselamatan di setiap DAOP (Daerah Operasi), Divisi Regional, Sub Divisi Regional, dan Balai Yasa.
4. Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) pada setiap unit operasional KAI yang merupakan upaya Perusahaan untuk melakukan sebuah pendekatan yang sistematis dan berkesinambungan berdasarkan pendekatan peningkatan berkesinambungan.
5. Peningkatan budaya keselamatan di semua tingkatan dan lini pekerjaan, melalui program sosialisasi keselamatan dan peningkatan fungsi pengawasan dan *control* (supervisi, inspeksi, audit, penilaian *level of safety*, dan lain-lain).

KAI Safety Policy and Commitment

KAI considers safety as the main pillar contained in Corporate mission. This is due to the fact that safety has direct impact on Company's performance as the only provider of railway transportation in Indonesia. The safety performance of the Company from year to year shows improvements, although KAI constantly strives to improve the safety performance to achieve zero fatality accident and zero accident.

To improve safety performance, KAI establishes a number of strategic initiatives, such as: **[G4-DMA]**

1. Establishment of safety goals, "zero fatality accident" and "zero accident" along with the formulation of safety action plan at each operation unit.
2. Implementation of "safety work and safety mind" principle at all KAI work areas.
3. Establishment of safety committee at all Operation Areas (DAOP), Regional Divisions, Regional Subdivisions, and Workshops (Balai Yasa).
4. Systematic and continuous implementation effort of Occupational Health and Safety Management System at every KAI operation unit based on the continuous improvement approach.
5. Improvement of safety culture at all levels and lines of work, through safety socializations and improvement of monitoring and control functions (supervision, inspection, audit, level of safety assessment, etc.).



Prosedur Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Lingkungan KAI

KAI telah membuat prosedur keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang diterapkan setiap unit operasional Perusahaan.

Occupational Health and Safety Procedures at KAI

KAI has established the Occupational Health and Safety Procedures which are implemented at all operation units.

Prosedur Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Occupational Health and Safety (OHS) Procedures

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)

Board of Directors Instruction No. 7/ LI.507/KA-2012 dated March 19, 2012 on the Requirements for the Installation and Maintenance of Light Fire Extinguisher at PT Kereta Api Indonesia (Persero)

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

Board of Directors Letter on Safety and Security No. LL.507/V/1/KA-2012 dated May 07, 2012 on the Prevention Efforts for Occupational Accidents on Track/Railroad

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)

Board of Directors Instruction No.13/ KP.501/KA-2012 dated May 28, 2012 on First Aid at PT Kereta Api Indonesia (Persero) Work Environment

Keputusan Direksi No.KEP.U/LL.507/V/I/KA-2012 tanggal 6 Juni 2012 tentang Alat Pelindung Diri di Lingkungan Kerja PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Board of Directors Decree No. KEP.U/ LL.507/V/I/KA-2012 dated June 06, 2012 on Personal Protective Equipment at PT Kereta Api Indonesia (Persero) Work Environment

Keputusan Direksi No.Kep.U/LI.501/XI/I/KA-2012 tanggal 12 November 2012 tentang Standarisasi Rambu Keselamatan/Rambu Peringatan di Lingkungan Kerja PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Board of Directors Decree No. Kep.U/ LI.501/XI/I/KA-2012 dated November 12, 2012 on the Standardization of Safety/Warning Signs at PT Kereta Api Indonesia (Persero) Work Environment

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

Express Mail of the Director of Personnel, General Affairs, and IT No. PL.102/IX/130/KA-2013 dated September 23, 2013 on PPE, Light Fire Extinguisher, and Work Equipment Procurement Program

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)

Board of Directors Instruction No. 20/LL.507/ KA-2014 dated August 19, 2014 on Prevention of Occupational Accident and Disease at PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Surat Direktur Keselamatan dan Keamanan No. 001/KS.202/S/IX/2015 tanggal 21 September 2015 Perihal: Pelaporan Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) dan Kecelakaan Kerja

Letter of the Director of Safety and Security No. 001/KS.202/S/IX/2015 dated September 21, 2015 on Reporting of the Utilization of Protective Personal Equipment (PPE) and Occupational Accident

Isi dari Prosedur K3 [G4-LA8] | Content of OHS Procedures [G4-LA8]

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)
Board of Directors Instruction No. 7/LI.507/KA-2012 dated March 19, 2012 on the Requirements for the Installation and Maintenance of Light Fire Extinguisher at PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Berisi tentang | Content:

- Keterangan umum tentang Alat Pemadam Api Ringan (APAR) | General description on Light Fire Extinguisher
- Tata cara dan aturan pemasangan APAR. | Procedures and regulations for Light Fire Extinguisher installation
- Tatacara pemeliharaan. | Procedures for maintenance.

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
Board of Directors Letter on Safety and Security No. LL.507/V/1/KA-2012 dated May 07, 2012 on the Prevention Efforts for Occupational Accidents on Track/Railroad

Berisi tentang | Content:

- Prosedur dan tata cara bekerja di track/jalan rel agar tidak terjadi kecelakaan kerja. | Work procedures at track/railroad to avoid occupational accidents.



Isi dari Prosedur K3 [G4-LA8] | Content of OHS Procedures [G4-LA8]

Instruksi Direksi No.13/KP.501/KA-2012 Tanggal 28 Mei 2012 Tentang Pertolongan Pertama Kecelakaan (P3K) di Lingkungan Kerja PT Kereta Api Indonesia (Persero)
Board of Directors Instruction No.13/KP.501/KA-2012 dated May 28, 2012 on First Aid at PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Berisi tentang | Content:

- Ketentuan petugas P3K. | Provision for First Aid staff.
- Ketentuan fasilitas P3K. | Provision for First Aid facilities.
- Pelaksanaan P3K di lingkungan kerja. | Implementation of First Aid at work environment.
- Instruksi bimbingan teknis dan supervisi dalam pelaksanaan P3K di daerah. | Instruction on technical guidance and supervision in First Aid implementation at regions.

Keputusan Direksi No.KEPU/LL.507/VI/I/KA-2012 tanggal 6 Juni 2012 tentang Alat Pelindung Diri di Lingkungan Kerja PT Kereta Api Indonesia (Persero)
Board of Directors Decree No. KEPU/LL.507/VI/I/KA-2012 dated June 06, 2012 on Personal Protective Equipment at PT Kereta Api Indonesia (Persero) Work Environment

Berisi tentang | Content:

- Kewajiban pengurus. | Obligation of managerial staff
- Kewajiban dan hak pekerja di tempat kerja. | Obligation and rights of employees at workplace.
- Kewajiban menggunakan APD. | Obligation for the use of PPE
- Standar APD. | PPE standards.
- Fungsi dan Jenis APD. | Type and Function of PPE
- Pemusnahan APD. | PPE disposal
- Bimbingan Teknis dan Supervisi terkait APD | PPE technical guidance and supervision

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)
Board of Directors Decree No. Kep.U/LI.501/XI/1/KA-2012 dated November 12, 2012 on the Standardization of Safety/Warning Signs at PT Kereta Api Indonesia (Persero) Work Environment

Berisi tentang | Content:

- Desain Rambu Keselamatan. | Safety Sign design
- Kode warna yang digunakan. | The color codes used
- Jarak aman baca minimum dan tinggi huruf rambu keselamatan. | Minimum safe distance and height of safety sign letter
- Hal-hal yang harus dipertimbangkan dalam membuat rambu keselamatan. | Matters to consider in making safety sign
- Penggabungan rambu keselamatan. | Safety Sign design integration
- Garis Keselamatan. | Safety line
- Bahan yang digunakan. | Materials used
- Gambar rambu. | Sign image

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
Express Mail of the Director of Personnel, General Affairs, and IT No. PL.102/IX/130/KA-2013 dated September 23, 2013 on PPE, Light Fire Extinguisher, and Work Equipment Procurement Program

Berisi tentang | Content:

- Mulai tahun 2014 pengadaan APD oleh unit masing-masing. Unit kesehatan sebagai pendamping dan supervisor.
As of 2014 PPE procurement is handled by each unit Health unit as advisor and supervisor.

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)
Board of Directors Instruction No. 20/LL.507/KA-2014 dated August 19, 2014 on Prevention of Occupational Accident and Disease at PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Berisi tentang | Content:

- Pemasangan kebijakan keselamatan. | Installation of safety policy
- Menunjukkan dan menjelaskan kepada setiap pekerja tentang: kondisi bahaya, alat penanggulangan kebakaran, APD, cara dan sikap yang mana dalam bekerja, tata cara evakuasi dalam kondisi darurat. | Showcasing and explaining to all employees about: hazardous condition, firefighting equipment, PPE, work method and attitude, and evacuation procedures during emergency.
- Menunjukkan dan menjelaskan kepada tamu tentang: tata cara evakuasi dalam kondisi darurat dan penggunaan APD bagi tamu. | Showcasing and explaining to guests about: evacuation procedures during emergency and the use of PPE for guests.
- Melakukan *toolbox meeting*. | Holding toolbox meeting.

Surat Direktur Keselamatan dan Keamanan No. 001/KS.202/S/IX/2015 tanggal 21 September 2015 Perihal : Laporan Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) dan kecelakaan Kerja
Letter of the Director of Safety and Security No. 001/KS.202/S/IX/2015 dated September 21, 2015 on Reporting of the Utilization of Protective Personal Equipment (PPE) and Occupational Accident

Berisi tentang | Content :

- APD minimal yang harus disediakan berdasarkan jenis pekerjaan. | Minimum PPE to provide based on the type of operation.
- Pelaporan penggunaan APD. | PPE utilization reporting.
- Pelaporan kecelakaan kerja. | Occupational accident reporting.

Perangkat untuk Mengelola Risiko Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Occupational Health and Safety Risk Management Organs

Sebagai upaya untuk mengelola risiko keselamatan dan kesehatan kerja di lingkungan Perusahaan, KAI telah menyusun dan menetapkan perangkat organisasi yaitu *Vice President Occupational Health Safety and Environment*, Pembentukan *Safety Inspector*, dan Pembentukan Komite Keselamatan.

As the effort in managing occupational health and safety risk at the Company, KAI has established and set organizational organs, i.e. Vice President of Occupational Health, Safety, and Environment, Establishment of Safety inspector, and Establishment of Safety Committee.

Vice President Occupational Health Safety and Environment

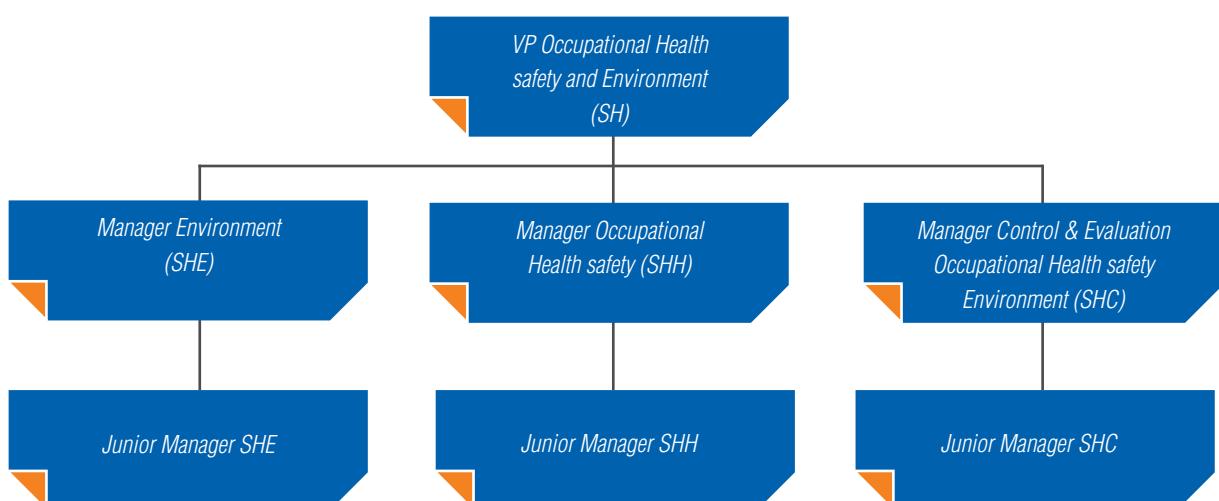
KAI menetapkan jabatan dalam Direksi yaitu *Vice President Occupational Health Safety and Environment* (SH) yang memiliki tugas pokok dan tanggung jawab melakukan perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, dan pengendalian strategi Perusahaan yang berbasis Keselamatan Kesehatan Kerja dan Lingkungan (K3L). Pembentukan *Vice President Occupational Health Safety and Environment* (SH) dituangkan dalam Keputusan Direksi No.Kep.U/OT.003/XII/10/KA-2013 tanggal 11 Desember 2013 tentang Perubahan dan Tambahan (P&T) Organisasi dan Tatajaksana Direktorat Keselamatan dan Keamanan (D5/S) di Lingkungan Kantor Pusat PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Vice President of Occupational Health, Safety, and Environment

KAI stipulates the position in the Board of Directors, the Vice President of Occupational Health, Safety, and Environment (SH) to assume the main duties and responsibilities to plan, implement, monitor, and control Company strategies based on Occupational Health, Safety, and Environment. The establishment of the Vice President of Occupational Health, Safety, and Environment (SH) is written in the Decree of the Board of Directors No. Kep.U/OT.003/XII/10/KA-2013 dated December 11, 2013 on Amendment and Addition of the Organization and Procedure for the Directorate of Safety and Security (D5/S) at the Head Office of PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Struktur Organisasi VP Occupational Health Safety and Environment (SH)

Organizational Structure of the Vice President of Occupational Health, Safety, and Environment





Dalam menjalankan tugasnya, Vice President of Occupational Health, Safety, and Environment (SH) dibantu oleh Tim Occupational Health, Safety, and Environment (SH) atau K3L, yaitu Manager Environment (SHE), Manager Occupational Health Safety (SHH), dan Manager Control and Evaluation Occupational Health Safety and Environment (SHC).

In implementing its duties, the Vice President of Occupational Health, Safety, and Environment (SH) is assisted by the Occupational Health, Safety, and Environment (SH) Team, which consists of Manager of Environment (SHE), Manager of Occupational Health and Safety (SHH), and Manager of Control & Evaluation Occupational Health, Safety and Environment (SHC).

Pembentukan *Safety Inspector*

KAI membentuk *Safety Inspector* di Kantor Pusat Bandung yang secara khusus ditugaskan untuk memantau pelaksanaan program keselamatan di Daerah Operasi (DAOP), Divisi Regional, dan Sub Divisi Regional secara berkesinambungan. Pembentukan *Safety Inspector* dituangkan dalam:

1. Keputusan Direksi No.Kep.U/OT.003/XII/10/KA-2013 tanggal 11 Desember 2013 tentang Perubahan dan Tambahan (P&T) Organisasi dan Tatalaksana Direktorat Keselamatan dan Keamanan (D5/S) di Lingkungan Kantor Pusat PT Kereta Api Indonesia (Persero).
2. Keputusan Direksi No.Kep.U/OT.003/VIII/10/KA-2015 tanggal 25 Agustus 2015 tentang Organisasi dan Tatalaksana Direktorat Keselamatan dan Keamanan (D5/S).
3. Keputusan Direksi No.Kep.U/OT.003/VIII/11/KA-2015 tanggal 25 Agustus 2015 tentang Organisasi dan Tatalaksana Bagian Pengamanan Daerah Operasi, Divisi Regional, dan Subdivisi Regional.

Saat ini KAI memiliki 53 orang *Safety Inspector* yang berkedudukan di Kantor Pusat dan Daerah yang berasal dari berbagai unit di kereta api seperti Sarana, Sintelis, Operasi, JJ, LAA dengan jabatan setara *Junior Manager*, *Manager*, dan *Senior manager* dengan rincian sebagai berikut:

Establishment of Safety Inspector

KAI establishes the Safety Inspector at the Bandung Head Office which is particularly assigned to monitor the implementation of safety program at Operation Areas, Regional Divisions, and Regional Subdivision on an ongoing basis. The establishment of Safety Inspector is contained in:

1. Decree of the Board of Directors No. Kep.U/OT.003/XII/10/KA-2013 dated December 11, 2013 on Amendment and Addition of the Organization and Procedure for the Directorate of Safety and Security (D5/S) at the Head Office of PT Kereta Api Indonesia (Persero).
2. Decree of the Board of Directors No. Kep.U/OT.003/VIII/10/KA-2015 dated August 25, 2015 on Organization and Procedure for the Directorate of Safety and Security (D5/S).
3. Decree of the Board of Directors No. Kep.U/OT.003/VIII/11/KA-2015 dated August 25, 2015 on the Organization and Procedure for the Security of Operation Areas, Regional Division, and Regional Subdivision.

To date, KAI owns 53 Safety Inspectors who are based in the Head Office and Regional Offices and originated from various railway units, such as Rolling Stock, Telecommunication and Electric Signal, Railroad and Bridge, and OCS, with the positions equal to Junior Manager, Manager, and Senior Manager levels with the following details:

No.	Wilayah Region	Jumlah Safety Inspector <i>Safety Inspector Amount</i>
1	Kantor Pusat Head Office	10
2	Daop 1 Jakarta Operation Area 1 Jakarta	8
3	Daop 2 Bandung Operation Area 2 Bandung	3
4	Daop 3 Cirebon Operation Area 3 Cirebon	4
5	Daop 4 Semarang Operation Area 4 Semarang	2
6	Daop 5 Purwokerto Operation Area 5 Purwokerto	3
7	Daop 6 Yogyakarta Operation Area 6 Yogyakarta	2

No.	Wilayah Region	Jumlah Safety Inspector Safety Inspector Amount
8	Daop 7 Madiun Operation Area 7 Madiun	3
9	Daop 8 Surabaya Operation Area 8 Surabaya	4
10	Daop 9 Jember Operation Area 9 Jember	2
11	Divre I Sumut Regional Division I North Sumatra	3
12	Divre II Sumbar Regional Division II West Sumatra	1
13	Sub Divre III.1 Kertapati Regional Sub Division III. 1 Kertapati	4
14	Sub Divre III.2 Tanjungkarang Regional Sub Division III. 2 Tanjung Karang	4
Jumlah Total		53

Secara struktur organisasi, *Safety Inspector* kantor Pusat berada di bawah Direktur Keselamatan dan Keamanan, sedangkan *Safety Inspector* Daerah berada di bawah Kadaop/Kasubdivre.

Pembentukan Komite Keselamatan

Untuk meningkatkan efektifitas pelaksanaan SMK3, KAI membentuk Komite Keselamatan di tingkat Daerah Operasi (DAOP), Divisi Regional, Sub Divisi Regional, Balai Yasa, dan Anak Perusahaan. Komite Keselamatan ditetapkan dengan surat Keputusan Direktur Utama KAI nomor KEP.U/OT.103/III/7/KA-2014 tanggal 10 Maret 2014.

Salah satu tugas utama Komite Keselamatan adalah membuat dan menyusun profil risiko keselamatan dimasing-masing unit dan anak perusahaan serta melaporkan hasilnya ke VP *Safety* (SS). Profil risiko menjadi dasar untuk menyusun program keselamatan di unit masing-masing. Pada saat ini, seluruh pekerja tunduk dan patuh terhadap keberadaan komite keselamatan.

Struktur formal Komite Keselamatan sebanyak 151 orang pekerja (0,60% dari total seluruh pekerja Perusahaan) yang terdiri dari 21 ketua, 17 sekretaris, 70 anggota, dan 43 Fasilitator. [G4-LA5]

In the organizational structure, Safety Inspectors at the Head Office report to the Director of Safety and Security, while Safety Inspectors at Regions report to the Head of Operation Area/Head of Regional Subdivision.

Establishment of Safety Committee

To increase the effectiveness of Occupational Health and Safety Management System (OHSMS) implementation, KAI establishes Safety Committee at the levels of Operation Area, Regional Division, Regional Subdivision, Workshop, and Subsidiary. The Safety Committee was established under the Decree of the President Director of KAI No. KEP.U/OT.103/III/7/KA-2014 dated March 10, 2014.

One of the main duties of the Safety Committee is to establish and formulate the safety risk profile of each unit and subsidiary, and report these profiles to the VP *Safety* (SS). Risk profile is used as the basis for the formulation of safety program at each unit. Currently, all employees are subject to and complying with the provisions of the Safety Committee.

The formal structure of the Safety Committee consists of 151 personnel (0.60% of total number of employees), comprising of 21 chairpersons, 17 secretaries, 70 members, and 43 facilitators. [G4-LA5]



Struktur Formal Komite Keselamatan | Formal Structure of Safety Committee

No	Jabatan Position	Keanggotaan Dalam Komite Membership in Committee
A	Daop/ Divre/ Subdivre	
1	EVP/ VP Daop/ Divre/ Subdivre EVP/VP Daop/Divre/Subdivre	Pengarah Steering
2	Deputy EVP/ VP Daop 1 s.d. 8/ Divre I dan III Deputy EVP/ VP Daop 1 to 8/ Divre I and III	Ketua Chairperson
3	Manager Operasi Daop 9 Manager of Operation Daop 9	Ketua Chairperson
4	Manager IMO Divre II Manager of IMO Divre II	Ketua Chairperson
5	Manager Komersial Subdivre III.1 dan III.2 Manager of Commerce Subdivre III.1 and III.2	Ketua Chairperson
6	Junior Manager Inspector Operasi di tempat kedudukan Daop/ Divre/ Subdivre Junior Manager Inspector of Operation at Daop/Divre/Subdivre	Sekretaris Corporate
7	Junior Manager Inspector di tempat kedudukan Daop/ Divre/ Subdivre Junior Manager Inspector at Daop/Divre/Subdivre	Anggota Member
8	Safety Inspector yang didinaskan di Daop/ Divre/ Subdivre Safety Inspector assigned at Daop/Divre/ Subdivre	Fasilitator Facilitator
B	Balai Yasa Sarana Rolling Stock Workshop	
1	EVP/ GM Balai Yasa EVP/GM of Workshop	Ketua Chairperson
2	Manager Quality Control Quality Control Manager	Sekretaris Secretary
3	Manager Perencanaan Manager of Planning	Anggota Member
4	Manager Produksi Manager of Production	Anggota Member
5	Senior Manager/ Manager Sarana Daop/ Divre/ Subdivre tempat Balai Yasa Sarana berada Senior Manager/Manager of Rolling Stock of Daop/Divre/Subdivre where Workshop exists	Anggota Member
C	Balai Yasa Jembatan Bridge Workshop	
1	Manager Balai Yasa Jembatan Manager of Bridge Workshop	Ketua Chairperson
2	Junior Manager Urusan Perencanaan Junior Manager of Planning Affairs	Sekretaris Secretary
3	Junior Manager Urusan Produksi Junior Manager of Production Affairs	Anggota Member
4	Junior Manager Urusan Perbengkelan Junior Manager of Workshop Affairs	Anggota Member
D	Balai Yasa Sintelis Telecommunication and Electric Signal Workshop	
1	Manager Balai Yasa Sintelis Telecommunication and Electric Signal Workshop	Ketua Chairperson
2	Junior Manager Perencanaan dan Administrasi Junior Manager of Planning and Administration	Sekretaris Secretary
3	Junior Manager Rekayasa Sintelis dan LAA Junior Manager of Telecommunication and Electric Signal and OCS Engineering	Anggota Member
4	Junior Manager Produksi dan Perbaikan Sintelis Junior Manager of Telecommunication and Electric Signal Production and Repair	Anggota Member
5	Junior Manager Quality Control Junior Manager of Quality Control	Anggota Member
E	Balai Yasa Mekanik Cirebon Prujakan Cirebon Prujakan Mechanical Workshop	
1	Manager Balai Yasa Mekanik Cirebon Prujakan Cirebon Prujakan Mechanical Workshop	Ketua Chairperson
2	Junior Manager Perencanaan dan Administrasi Junior Manager of Planning and Administration	Sekretaris Secretary
3	Junior Manager Urusan Pemeliharaan dan Perbaikan Mesin Junior Manager of Machinery Maintenance and Repair Affairs	Anggota Member
4	Junior Manager Quality Control Junior Manager of Quality Control	Anggota Member
F	Anak Perusahaan Subsidiary	
	Diatur sendiri oleh Direktur Utama Anak Perusahaan masing-masing dan hasilnya dilaporkan kepada Direktur Keselamatan dan Keamanan KAI. Self-arranged by the President Director of each Subsidiary, and the result is submitted to the Director of Safety and Security of KAI.	

Total Pekerja yang diwakili dalam Komite Keselamatan [G4-LA5] |

Total Employees Represented in Safety Committee [G4-LA5]

No. No.	Wilayah Region	Total Pekerja Total Employee	Total Pekerja yang diwakili dalam Komite Keselamatan Total Employee Represented in Safety Committee	Persentase Total Pekerja yang diwakili dalam Komite Keselamatan Percentage of Total Employee Represented in Safety Committee
1	Kantor Pusat Head Office	1.785	1.785	100%
2	Daop 1 Jakarta Operation Area 1 Jakarta	3.069	3.069	100%
3	Daop 2 Bandung Operation Area 2 Bandung	1.821	1.821	100%
4	Daop 3 Cirebon Operation Area 3 Cirebon	1.210	1.210	100%
5	Daop 4 Semarang Operation Area 4 Semarang	1.785	1.785	100%
6	Daop 5 Purwokerto Operation Area 5 Purwokerto	1.716	1.716	100%
7	Daop 6 Yogyakarta Operation Area 6 Yogyakarta	1.785	1.785	100%
8	Daop 7 Madiun Operation Area 7 Madiun	1.136	1.136	100%
9	Daop 8 Surabaya Operation Area 8 Surabaya	2.489	2.489	100%
10	Daop 9 Jember Operation Area 9 Jember	1.004	1.004	100%
11	Divre I Sumut Regional Division I North Sumatra	1.186	1.186	100%
12	Sub Divre I.1 Aceh Regional Sub Division I.1 Aceh	12	12	
13	Divre II Sumbar Regional Division II Sumbar	431	431	100%
14	Divre III Sumsel Regional Division III South Sumatra	193	193	100%
15	Sub Divre III.1 Kertapati Regional Sub Division III.1 Kertapati	2.145	2.145	100%
16	Sub Divre III.2 Tanjungkarang Regional Sub Division III.2 Tanjungkarang	2.068	2.068	100%
17	Balai Yasa Manggarai Manggarai Workshop	339	339	100%
18	Balai Yasa Tegal Tegal Workshop	247	247	100%
19	Balai Yasa Yogyakarta Yogyakarta Workshop	408	408	100%
20	Balai Yasa Surabaya Gubeng Surabaya Gubeng Workshop	231	231	100%
21	Balai Yasa Lahat Lahat Workshop	301	301	100%

KAI terlebih dahulu melakukan *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 (DAOP), Divisi Regional, Sub Divisi Regional, Balai Yasa, dan Anak Perusahaan.

KAI juga melakukan evaluasi kegiatan dengan bergabungnya Tim Keselamatan Kantor Pusat dengan Komite Keselamatan di setiap Daerah Operasi (DAOP), Divisi Regional, Sub Divisi Regional, Balai Yasa, dan Anak Perusahaan. Selanjutnya dilakukan audit operasional perjalanan kereta api yang meliputi Dinas Sarana, Sintel, Jalan dan Jembatan, serta Operasi. Dengan

KAI holds a prior kick-off meeting for the introduction of the duties and function of the Safety Committee at Operation Areas and Regional Divisions which is under direct supervision of the Director of Safety and Security and attended by the chairpersons and all members of the Safety Committee at each Operation Area, Regional Division, Regional Subdivision, Workshop, and Subsidiary.

KAI also evaluates the activities from the collaboration of the Safety Team of the Head Office and Safety Committee at each Operation Area, Regional Division, Regional Subdivision, Workshop, and Subsidiary. Further, operational audit is conducted to railway trip which included Rolling Stock, Telecommunication Signal, Road and Bridge, and Operation. Using audit, the delivery

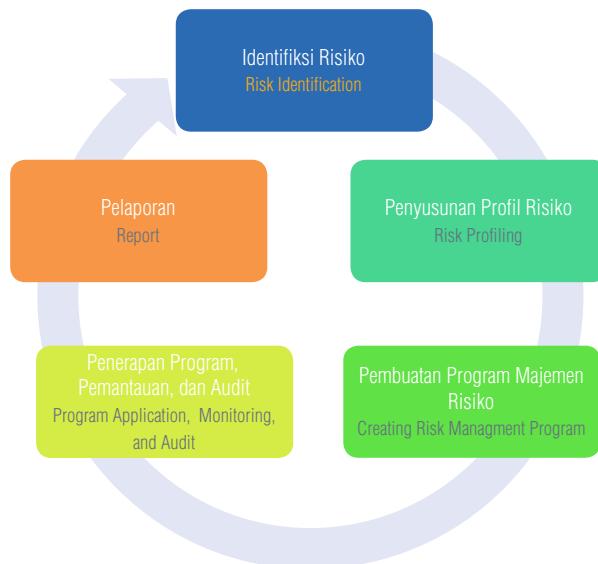


metode audit, proses penyampaian manajemen risiko keselamatan kepada Komite Keselamatan akan lebih mudah dipahami dan cepat dimengerti karena langsung terkait dengan operasional perjalanan kereta api sehari-hari.

process of the safety risk management to the Safety Committee will be easier and faster to understand as it is directly relevant to daily railway trip operations.

Proses Penyampaian Manajemen Risiko Keselamatan

Delivery Process of Safety Risk Management



Pengembangan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3)

Sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku, setiap tempat kerja yang berisiko tinggi dengan jumlah pekerja lebih dari 100 orang, diwajibkan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3). SMK3 merupakan bagian dari sistem manajemen perusahaan dalam rangka mengendalikan risiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien, dan produktif. Sebagai wujud komitmen terhadap keselamatan dan kesehatan kerja sekaligus sebagai bentuk kepatuhan terhadap peraturan tersebut, KAI juga menerapkan SMK3 di lingkungan Perusahaan.

Pada tahun 2015, KAI telah menerapkan SMK3 dengan *pilot project* di Balai Yasa Yogyakarta. KAI memastikan bahwa SMK3 yang telah diterapkan Perusahaan telah sesuai dengan standar OHSAS 18001:2007 setelah melaksanakan proses audit yang dilakukan oleh pihak eksternal yaitu PT Sucofindo.[\[G4-15\]](#)

Development of Occupational Health and Safety Management System (OHSMS)

Pursuant to applicable laws and regulations, every workplace with high risk and more than 100 employees is required to implement the Occupational Health and Safety Management System (OHSMS). OHSMS is a part of company management system which aims to control risks that are relevant to work activities to create a safe, efficient, and productive workplace. As the realization of the commitment to occupational health and safety as well as to show the compliance with such provision, KAI also implements the OHSMS in the Company.

In 2015 KAI has implemented the OHSMS in a pilot project in Yogyakarta Workshop. KAI assures that the OHSMS applied by the Company has complied with the OHSAS 18001:2007 standard after carrying out the external audit by PT Sucofindo.[\[G4-15\]](#)

Sejak akhir tahun 2013, KAI telah mempersiapkan berbagai persyaratan/kriteria yang terdapat dalam PP. 50 tahun 2012 tentang penerapan SMK3, dan pada 2016 direncanakan akan dilaksanakan penerapan di 2 Daop dan 1 Balai Yasa, dengan tahapan sebagai berikut:

Since 2013 KAI has prepared a number of requirements/criteria contained in the Government Regulation No. 50 of 2012 on the Implementation of OHSMS, and in 2016 the OHSMS is planned to be implemented at two Operation Areas and one Workshop, with the following stages:

Tahapan Penerapan SMK3 KAI

KAI OHSMS Implementation Stages

No. No.	Waktu Period	Tahapan Stages	Penerapan Implementation
1	Akhir 2013 Late 2013	<i>Set up</i> SMK3 OHSMS Setup	Balai Yasa Yogyakarta Yogyakarta Workshop
2	Tahun 2014 In 2014	Pra Penerapan SMK3 Tahap I dan II OHSMS Pre-Implementation Stages I and II	Sudah dilakukan di Balai Yasa dan Dipo di Jawa dan Sumatera (enam Balai Yasa, 20 Dipo Lokomotif, 15 Dipo Kereta, dan tiga Dipo Gerbang). Already done at Workshops and Depots in Java and Sumatra (6 Workshops, 20 Locomotive Depots, 15 Train Depots, and 3 Gate Depots).
3	Tahun 2015 In 2015	Pra Penerapan SMK3 di Stasiun OHSMS Pre-Implementation at Stations	Sudah dilakukan di 18 Stasiun Besar A dimana 17 stasiun telah memiliki sertifikat ISO 9001:2008. Already done at 18 Large Stations, in which 17 of them has obtained the ISO 9001:2008 certificate.
5	Tahun 2016 In 2016	<i>Pilot project</i> Penerapan SMK3 OHSMS Implementation Pilot Project	2 Daop dan 1 Balai Yasa 2 Operation Areas and 1 Workshop

Pelatihan Keselamatan dan Kesehatan Kerja KAI

Dalam rangka meningkatkan keselamatan berkereta api, KAI senantiasa melakukan serangkaian upaya sebagai berikut:

1. Sosialisasi K3.
2. Pra Penerapan SMK3 Tahap I dan II.
3. Pemeriksaan Ruang Kerja.
4. Diklat Pemadam Kebakaran.
5. Kajian Permasalahan Masinis/ Asisten Masinis/ PPKA/PAP/Penjaga Rumah Sinyal untuk mengetahui kontribusi permasalahan tersebut terhadap terjadinya PL/PLH.
6. Investigasi kejadian kecelakaan kerja dan kebakaran untuk mencegah kejadian yang sama terulang kembali.

Sebagai upaya preventif untuk menangani risiko kelelahan, keletihan, stres, dan penyakit akibat kerja yang dapat mempengaruhi kinerja Perusahaan, KAI juga melakukan program sosialisasi dan pemeriksaan kesehatan terhadap seluruh pekerja Perusahaan. Program sosialisasi dan pemeriksaan tersebut antara lain:

1. Sosialisasi K3.
2. Pemeriksaan kesehatan berkala setiap tahun.

KAI Occupational Health and Safety Training

In order to increase railway safety, KAI constantly conducts the following efforts:

1. OHS Socializations
2. OHSMS Pre-Implementation Stages I and II
3. Workspace Inspection
4. Firefighting Education and Training
5. Review of issues faced by Machinist/Assistant Machinist/PPKA/PAP/Signalman to learn about the contribution of such issues to Extraordinary/Fatal Extraordinary Incidents.
6. Investigation of occupational accident and fire cases to prevent the recurrence of similar incident.

As the preventive measure in handling the risks of fatigue, exhaustion, stress, and occupational diseases that may affect Company's performance, KAI also establishes socialization program and medical check-up to all employees. The socialization program and health examination consists among others of:

1. OHS Socializations
2. Routine annual medical check-up

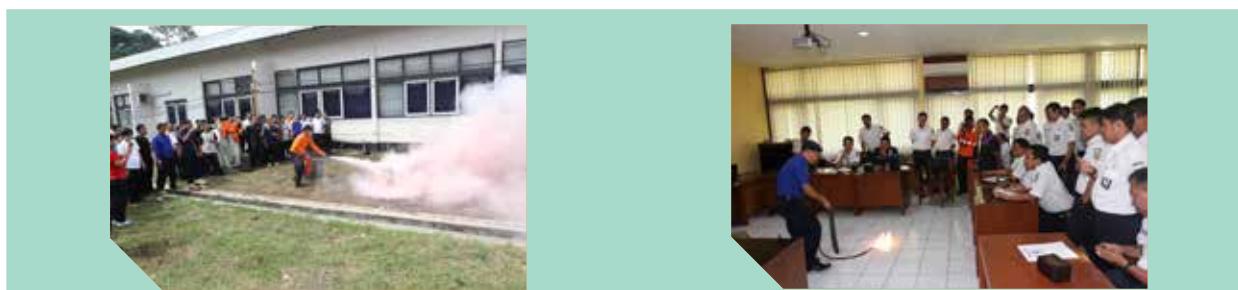


Selama tahun 2015, KAI melaksanakan berbagai pelatihan yang bertujuan untuk meningkatkan kompetensi K3 pekerja. Pelatihan ini dilaksanakan dimasing-masing unit dengan tenaga pengajar dari pihak internal maupun eksternal. Dengan upaya tersebut, pada tahun 2015 tidak ditemukan dan atau tidak terdapat laporan adanya pekerja yang menderita penyakit akibat kerja (PAK). [G4-LA7]

Throughout 2015 KAI held a number of trainings which aimed to improve the employees' competence on OHS. The trainings were held at each unit with tutors from internal and external parties. With such efforts, in 2015 there were zero occurrences or reports of occupational diseases suffered by the employees. [G4-LA7]

Pelatihan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Tahun 2015

KAI Occupational Health and Safety Training in 2015



No.	Jenis Pelatihan Type of Training	Jumlah Peserta Number of Participants	Tanggal Date	Biaya (Rp juta) Cost (Rp million)
1	Diklap Pernadam Kebakaran Program 8 JP Fire Fighting Education and Training Program 8 JP	499	Januari – Desember 2015 January to December 2015	193
2	Sosialisasi K3 di Daop/Divre/Subdivre OHS Socialization at Daop/Divre/Subdivre	437	Januari – Desember 2015 January to December 2015	39
3	Pelatihan Pengenalandan Pengantar Investigasi Keselamatan Perkeretaapian Railway Safety Introductory Training	75	Oktober – November 2015 October to November 2015	246
4	Pelatihan Ahli K3 Umum General OHS Expert Training	2	Oktober October	16
5	Pelatihan Penyusunan UKL-UPL Environmental Management Efforts-Environmental Monitoring Efforts Preparation Training	1	September September	7

Kinerja Keselamatan dan Kesehatan Kerja KAI 2015

KAI mengelola keselamatan dan kesehatan kerja pekerja dan kontraktor yang bekerja di lingkungan Perusahaan. Tercatat, pada tahun 2015 terdapat lebih dari 25.000 pekerja Perusahaan dan 8.000 pekerja kontraktor dan mitra yang melakukan pekerjaan di lingkungan Perusahaan di seluruh Indonesia. Pada tahun 2015, terdapat kejadian kecelakaan kerja dengan *Fatal Weight Injury* (FWI) sebesar 14.97. Berdasarkan data yang ada, diketahui bahwa dari 13 pekerja yang meninggal dunia, terdapat 10 pekerja diantaranya adalah berasal dari mitra kerja dan 3 orang pekerja organik.

KAI Occupational Health and Safety Performance in 2015

KAI manages the occupational health and safety of the employees and contractors who work at Company's environment. In 2015, there were more than 25,000 employees and 8,000 contractor workers and partners worked at the Company's environment across Indonesia. In 2015, occupational accidents occurred with Fatal Weight Injury (FWI) index at 14.97. From existing data, 13 workers were found dead; 10 of them were from work partners, and the other three were organic employees.

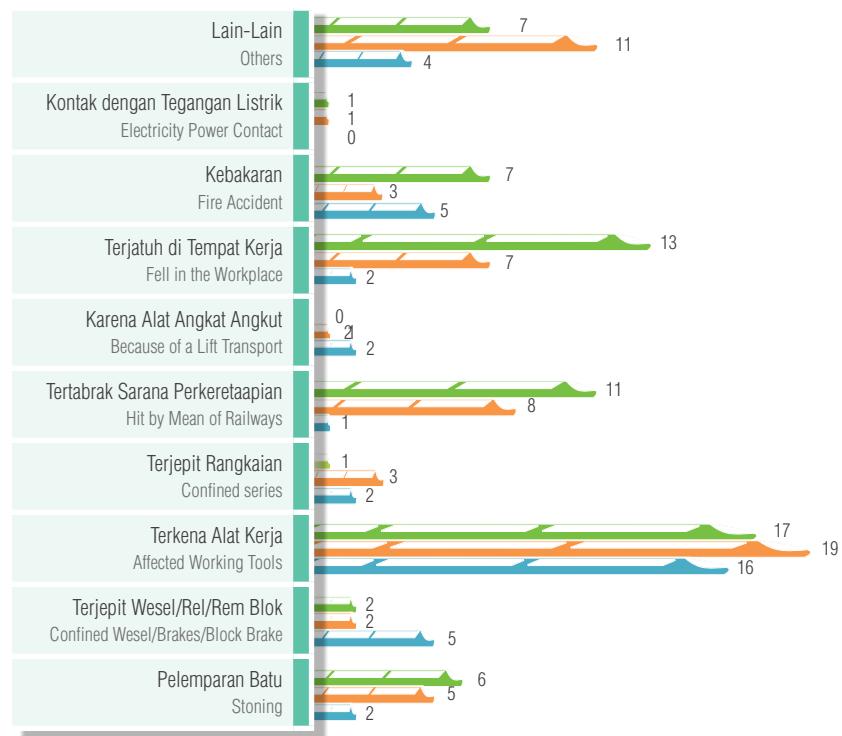
Pelatihan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Tahun 2015 [G4-LA6]
Occupational Accident Rate [G4-LA6]

Area	2013				2014				2015			
	Luka Ringan Minor Injury	Luka Berat Major Injury	Meninggal Death	FWI	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	11	3	4	4.355
2	0	0	0	0	3	1	1	1.115	0	1	1	1.1
3	0	1	0	0.1	3	2	0	0.215	5	0	0	0.025
4	0	4	0	0.4	4	1	1	1.12	4	1	5	5.12
5	0	1	0	0.1	0	1	1	1.1	1	4	1	1.405
6	0	4	0	0.455	6	1	1	1.13	3	1	0	0.115
7	0	1	0	0.1	2	1	0	0.11	1	1	0	0.105
8	1	1	1	1.105	7	5	2	2.535	4	4	1	1.42
9	0	0	0	0.1	0	0	0	0	0	2	0	0.2
10	0	0	0	0.3	1	2	0	0.205	1	1	0	0.105
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	1	1	1.1	1	0	1	1.005
13	0	3	1	1.3	1	4	0	0.405	3	0	0	0.015
Jumlah Total	12	22	2	4.26	32	20	8	10.16	34	18	13	14.97
	36				65							



Perbandingan Berdasarkan Penyebab Kecelakaan Kerja

Comparison by Cause of Occupational Accident



Angka Kecelakaan Kerja Berdasarkan Gender Tahun 2015[G4-LA6]

Occupational Accident Rate by Gender in 2015 [G4-LA6]

Area	IR		ODR		LDR		AR		Meninggal Killed	
	Laki-laki Male	Perempuan Female	Laki-laki Male	Perempuan Female	Laki-laki Male	Perempuan Female	Laki-laki Male	Perempuan Female	Laki-laki Male	Perempuan Female
1	14	0	0	0	0	0	2	0	4	0
2	1	0	0	0	0	0	2	0	1	0
3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	5	0	0	0	0	0	0	0	5	0
5	5	0	0	0	0	0	1	0	1	0
6	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	8	0	0	0	0	0	0	0	1	0
9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0
13	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jumlah Total	52	0	0	0	0	0	7	0	13	0

Keterangan | notes:

IR = Injury Rate (Tingkat Cedera)

ODR = Occupational Diseases Rate (Tingkat Penyakit Akibat Kerja)

LDR = Lost Day Rate (Tingkat Hari Hilang)

AR = Absentee Rate (Tingkat Mangkir)

Dari hasil analisis dan investigasi kecelakaan kerja yang dilakukan Perusahaan, sebagian besar insiden tersebut disebabkan oleh faktor unsafe action (perilaku manusia). Upaya yang dilakukan Perusahaan untuk mencegah dan menurunkan tingkat kecelakaan kerja adalah sebagai berikut:

1. Melakukan sosialisasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja serta Penandatanganan Komitmen antara KAI Pusat dan Daerah dengan Mitra Kerja di Daop/Divre/Sub Divre, yang melibatkan:
 - Direktur Keselamatan dan Keamanan.
 - Kadaop/Kadivre/KasubDivre.
 - VP SH.
 - Ketua *Safety Committee*.
 - Seluruh pimpinan/Direktur Mitra kerja yang memiliki pekerja dan bekerja di lingkungan KAI.
2. Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja sesuai PP No. 50/2012 secara menyeluruh dan berkesinambungan.
3. Peningkatan inspeksi dan supervisi keselamatan dan kesehatan kerja.

From the occupational accident analysis and investigation conducted by the Company, most of the incidents were caused by unsafe actions. The efforts made by the Company to prevent and reduce the occupational accident rate are as follows:

1. Socializing about Occupational Health and Safety and the Signing of Commitment between KAI Center and Regions and Work Partners at Daop/Divre/Sub Divre, which involves:
 - Director of Safety and Security
 - Heads of Daop/Divre/SubDivre
 - VP SH
 - Chairperson of Safety Committee
 - All leaders/Directors of Work Partners having their employees working at KAI environment.
2. Implementation of Occupational Health and Safety Management System (OHSMS) pursuant to Government Regulation No. 50/2012 in comprehensive and sustainable manners.
3. Improvement of OHS inspection and supervision.



Meningkatkan Kualitas Sumber Daya Manusia yang Berkelanjutan

INCREASING QUALITY OF SUSTAINABLE
HUMAN RESOURCES







Meningkatkan Kualitas Sumber Daya Manusia yang Berkelanjutan

INCREASING QUALITY OF SUSTAINABLE HUMAN RESOURCES

Keberhasilan bisnis untuk mencapai visi Perusahaan tidak terlepas dari peran pekerja dalam memberikan pelayanan yang maksimal kepada pelanggan. Untuk itu, KAI senantiasa membentuk talenta terbaik dengan memberikan program pengembangan kompetensi dan kualitas secara adil dan kompetitif pada setiap pekerja.

The success of business to achieve Corporate vision is closely linked to the roles of the employees in providing optimal services to the customers. Therefore, KAI constantly develops the best talents by providing competency and quality development program in fair and competitive manners to all employees.



KAI menyadari pekerja merupakan ujung tombak keberhasilan bisnis Perusahaan dalam mencapai visi dan menjalankan misi Perusahaan. Oleh karena itu, KAI senantiasa menjalankan komitmen dalam memberikan hak-hak kepada setiap pekerja secara baik dan melakukan serangkaian upaya untuk meningkatkan kompetensi dan kualitas pekerja. KAI mempunyai program pengembangan pekerja berbasis kompetensi yaitu CBHRM (*Competency-based Human Resources Management*) dan SBHRM (*Strength-based Human Resources Management*). Untuk itu, KAI telah membuat roadmap pengembangan pekerja tahun 2015-2018 yang disusun berdasarkan kebutuhan dan proyeksi pengembangan KAI di masa mendatang. [G4-DMA-LA]

KAI realizes that employees are the spearhead for Company business success in achieving Corporate vision and running Corporate mission. Therefore, KAI practices its commitment in properly assuring the rights of all employees while conducting the efforts to improve employee competence and quality. For this, KAI is guided by the Competency-based Human Resources Management (CBHRM) and Strength-based Human Resources Management (SBHRM). To that reason, KAI has established the employee development roadmap for 2015-2018 prepared based on the needs and projection of KAI development in the future. [G4-DMA-LA]

Human Capital Roadmap 2015– 2018



Kesatuan dan Keragaman Pekerja KAI

Untuk memperkuat wawasan dan kemampuan pekerja, KAI senantiasa meningkatkan pekerja baik dari sisi jumlah, komposisi, kualitas, maupun produktivitas. Keragaman latar belakang ini dapat memperkuat tingkat kreatifitas pekerja untuk terus menciptakan inovasi dalam bisnis perkeretaapian. KAI senantiasa menjunjung tinggi nilai-nilai keberagaman dan memberikan kesempatan yang sama tanpa memandang perbedaan agama, etnik, ras, atau *gender* untuk berkarya di Perusahaan.

[G4-HR3]

KAI Employee Unity and Diversity

To strengthen employee insight and capability, KAI constantly improves the employees in terms of quantity, composition, quality, and productivity. Such diversity in the background can strengthen employee creativity level to continue innovating in railway business. KAI always upholds the diversity and provides equal opportunity regardless of religion, ethnicity, race, or gender to contribute to the Company. [G4-HR3]



Sampai akhir tahun 2015, jumlah pekerja Perusahaan sebanyak 25.361 orang dengan komposisi 1.193 orang pekerja perempuan (4,70%) dan 24.168 orang pekerja laki-laki (95,30%) yang tersebar di 21 area operasi. Jumlah ini menurun 0,75% dibandingkan dengan tahun 2014 yaitu 25.566 orang. Penurunan ini dikarenakan penerapan sistem IT dan mekanisasi sistem di segala bidang.

As of 2015, the Company is supported by a total of 25,361 employees, with 1,193 female employees (4.70%) and 24,168 male employees spread in 21 operation areas. The number declined 0.75% from 2014 with 25,566 employees. The decline was caused by the IT system implementation and system mechanization in all respects.



Demografi Pekerja Berdasarkan Jenis Kelamin [G4-10]

Employee Demographics by Gender [G4-10]

Keterangan Description	2013		2014		2015	
	Laki-laki Male	Perempuan Female	Laki-laki Male	Perempuan Female	Laki-laki Male	Perempuan Female
Status Kepegawai Employment Status						
Pekerja Tetap (Organik) Permanent Employee (Organic)	24.539	1.163	23.750	1.166	23.510	1.164
Pekerja Kontrak (PKM) Internship Contract Employee	1.139	87	610	40	658	29
Jumlah Total	25.678	1.250	24.360	1.206	24.168	1.193
Area Operasi Operation Area						
Kantor Pusat Head Office	1.495	451	1.404	429	1.391	394
Daop 1 Jakarta Operation Area 1 Jakarta	3.208	144	2.905	132	2.928	141
Daop 2 Bandung Operation Area 2 Bandung	1.782	77	1.739	78	1.743	78
Daop 3 Cirebon Operation Area 3 Cirebon	1.198	24	1.175	23	1.190	20
Daop 4 Semarang Operation Area 4 Semarang	1.808	46	1.737	46	1.739	46
Daop 5 Purwokerto Operation Area 5 Purwokerto	1.748	50	1.709	47	1.664	52
Daop 6 Yogyakarta Operation Area 6 Yogyakarta	1.720	60	1.720	65	1.713	72
Daop 7 Madiun Operation Area 7 Madiun	1.111	36	1.091	31	1.099	37
Daop 8 Surabaya Operation Area 8 Surabaya	2.455	115	2.415	119	2.370	119
Daop 9 Jember Operation Area 9 Jember	1.008	27	982	22	979	25
Divre I Sumut Regional Division I North Sumatra	1.308	25	1.190	26	1.155	31
Sub Divre I.1 Aceh Regional Sub Division I.1 Aceh	-	-	-	-	12	-
Divre II Sumbar Regional Division II Sumbar	561	19	427	16	417	14
Divre III Sumsel Regional Division III South Sumatra	181	30	196	29	171	22
Sub Divre III.1 Kertapati Regional Sub Division III.1 Kertapati	1.912	48	2.001	48	2.096	49
Sub Divre III.2 Tanjungkarang Regional Sub Division III.2	2.008	30	1.963	33	2.032	36
Balai Yasa Lahat Lahat Workshop	327	8	310	5	296	5
Balai Yasa Manggarai Manggarai Workshop	901	21	508	13	325	14
Balai Yasa Surabaya Gubeng Surabaya Gubeng Workshop	263	7	249	11	221	10
Balai Yasa Tegal Tegal Workshop	249	15	232	16	232	15
Balai Yasa Yogyakarta Yogyakarta Workshop	435	17	407	17	395	13
Jumlah Total	25.678	1.250	24.360	1.206	24.168	1.193
Pendidikan Education						
SLTP + SD Junior High + Elementary School	5.085	56	3.592	24	3.032	16
SLTA Senior High School	19.427	833	19.478	784	19.539	736
Diploma Diploma	341	78	415	97	473	110
S1 Bachelor	760	273	818	284	1.064	313
S2 Master	65	10	57	17	60	18
Jumlah Total	25.678	1.250	24.360	1.206	24.168	1.193
Usia Age						
<30 Tahun < 30 Years Old	9.997	472	10.309	499	10.757	515
31-50 Tahun 31-50 Years Old	10.987	625	10.581	593	10.294	599
>50 Tahun > 50 Years Old	4.694	153	3.470	114	3.117	79
Jumlah Total	25.678	1.250	24.360	1.206	24.168	1.193





Meningkatkan Kualitas Sumber Daya Manusia yang Berkelaanjutan

INCREASING QUALITY OF SUSTAINABLE HUMAN RESOURCES

Demografi Pekerja Berdasarkan

Employee Demographics

Keterangan Description	2013						EVP
	EVP	VP-GM-SM	Manager-Supervisor	Officer-Pelaksana Officer-Staff	Kontrak Contract	MPP Retirement Preparation Period	
Jenis Kelamin Gender							
Laki-laki Male	24	119	3.918	19.633	1.139	845	24
Perempuan Female	1	17	222	901	87	22	3
Jumlah Total	25	136	4.140	20.534	1.226	867	27
Area Operasi Operation Area							
Kantor Pusat Head Office	17	88	871	694	203	73	18
Daop 1 Jakarta Operation Area 1 Jakarta	1	17	417	2.676	126	115	1
Daop 2 Bandung Operation Area 2 Bandung	-	2	223	1.555	32	47	-
Daop 3 Cirebon Operation Area 3 Cirebon	-	2	195	912	80	33	-
Daop 4 Semarang Operation Area 4 Semarang	-	2	247	1.440	116	49	1
Daop 5 Purwokerto Operation Area 5 Purwokerto	-	1	248	1.415	93	41	-
Daop 6 Yogyakarta Operation Area 6 Yogyakarta	1	1	213	1.447	77	41	1
Daop 7 Madiun Operation Area 7 Madiun	-	2	188	871	53	33	-
Daop 8 Surabaya Operation Area 8 Surabaya	1	1	283	2.098	109	78	1
Daop 9 Jember Operation Area 9 Jember	-	1	162	814	28	30	-
Divre I Sumut Regional Division I North Sumatra	-	4	247	952	35	95	-
Sub Divre I.1 Aceh Regional Sub Division I.1 Aceh	-	-	-	-	-	-	-
Divre II Sumbar Regional Division II Sumbar	-	1	84	445	13	37	-
Divre III Sumsel Regional Division III South Sumatra	2	9	47	140	-	13	2
Sub Divre III.1 Kertapati Regional Sub Division III.1 Kertapati	-	1	189	1.639	74	57	-
Sub Divre III.2 Tanjungkarang Regional Sub Division III.2	-	1	201	1.721	55	60	-
Balai Yasa Lahat Lahat Workshop	1		51	266	4	13	1
Balai Yasa Manggarai Manggarai Workshop	1	1	110	677	113	20	1
Balai Yasa Surabaya Gubeng Surabaya Gubeng Workshop	-	1	55	198	5	11	-
Balai Yasa Tegal Tegal Workshop	-	1	52	201	5	5	-
Balai Yasa Yogyakarta Yogyakarta Workshop	1	-	57	373	5	16	1
Jumlah Total	25	136	4.140	20.534	1.226	867	27
Usia Age							
<30 Tahun <30 Years Old	-	-	216	9.351	1.188	-	-
31-50 Tahun 31-50 Years Old	10	85	2.928	8.927	38	-	15
>50 Tahun >50 Years Old	15	51	996	2.256	-	867	12
Jumlah Total	25	136	4.140	20.534	1.226	867	27
Pendidikan Education							
SLTP + SD Junior High + Elementary School	-		187	4.373	2	579	-
SLTA Senior High School	-	7	3.173	15.777	1.032	271	-
Diploma Diploma	-	13	210	124	65	7	-
S1 Bachelor	18	82	549	249	126	9	19
S2 Master	7	34	21	11	1	1	8
Jumlah Total	25	136	4.140	20.534	1.226	867	27

Tingkat Jabatan [G4-LA12]

by Position [G4-LA12]

	2014					2015					
	VP-GM-SM	Manager-Supervisor	Officer-Pelaksana Officer-Staff	Kontrak Contract	MPP Retirement Preparation Period	EVP	VP-GM-SM	Manager-Supervisor	Officer-Pelaksana Officer-Staff	Kontrak Contract	MPP Retirement Preparation Period
112	4.094	18.707	610	813	25	119	4.215	18.396	658	755	
17	303	802	40	41	4	16	359	772	29	13	
129	4.397	19.509	650	854	29	135	4.574	19.168	687	768	
81	898	666	69	101	20	82	895	540	131	117	
16	483	2.355	91	91	1	17	525	2.425	14	87	
2	236	1.491	46	42	-	3	266	1.506	15	31	
2	208	933	24	31	-	2	224	930	30	24	
2	268	1.424	36	52	1	2	281	1.417	36	48	
2	258	1.404	45	47	-	2	272	1.386	27	29	
1	214	1.481	48	40	1	2	239	1.468	29	46	
2	186	879	24	31	-	2	194	899	19	22	
2	300	2.105	21	105	1	2	330	2.043	22	91	
1	169	787	24	23	-	1	176	793	13	21	
4	266	863	19	64	-	6	253	861	19	47	
-	-	-	-	-	-	-	11	1	-	-	
1	78	319	15	30	-	1	80	305	9	36	
9	69	128	3	14	2	9	55	114	1	12	
1	220	1.617	144	67	-	1	236	1.692	164	52	
1	231	1.673	41	50	-	1	240	1.647	126	54	
-	62	241	-	11	1	-	63	231		6	
-	81	419	-	20	1	-	61	252	11	14	
1	57	192	-	10	-	1	56	161	5	8	
1	47	194	-	6	-	1	54	184	5	3	
-	66	338	-	19	1	-	63	313	11	20	
129	4.397	19.509	650	854	29	135	4.574	19.168	687	768	
-	391	9.786	631	-	-	-	571	10.061	640	-	
87	3.095	7.958	19	-	17	93	3.199	7.537	47	-	
42	911	1.765	-	854	12	42	804	1.570	-	768	
129	4.397	19.509	650	854	29	135	4.574	19.168	687	768	
151	3.032	1	432	-	-	128	2.538	1	381		
6	3.343	15.940	594	379	-	16	3.342	16.039	531	347	
9	203	253	26	21	-	12	226	260	63	22	
77	675	282	29	20	20	73	850	330	90	14	
37	25	2	2	9	34	28	1	2	4		
129	4.397	19.509	650	854	29	135	4.574	19.168	687	768	



KAI selalu memperhatikan kesetaraan *gender* dengan memberikan kesempatan kepada pekerja wanita untuk menduduki jabatan struktural Perusahaan. Talenta pekerja wanita terus digali dan dimaksimalkan untuk pertumbuhan dan perkembangan kompetensi pekerja sehingga dapat memberikan *value added* untuk menjalankan misi Perusahaan. Hingga akhir tahun 2015, tidak terdapat kegiatan dan pengaduan terkait insiden diskriminasi yang berlandaskan pada ras, warna kulit, *gender*, agama, dan bentuk diskriminasi lainnya yang melibatkan pemangku kepentingan internal maupun eksternal diseluruh area operasi Perusahaan.[G4-HR3, G4-HR12]

KAI always pays attention to gender equality by providing the opportunity to female employees to serve structural positions at the Company. Female employees' talents are encouraged and optimized for employee competency growth and development to create value added in running Company mission. As of the end of 2015, there were zero incidents or reports concerning discrimination to race, skin color, gender, religion, and other discriminative practices which involved internal and external stakeholders in all Company operation areas.

[G4-HR3, G4-HR12]

Perempuan-Perempuan Tangguh Kereta Api

Strong Railway Women

Dunia perkeretaapian semula hanya cocok untuk kaum pria karena kereta api dianggap terlalu keras bagi perempuan. Namun anggapan tersebut kini sudah tidak berlaku lagi walaupun jumlah pekerja perempuan di KAI masih cukup sedikit jika dibandingkan dengan pekerja laki-laki.

Saat ini, peran serta perempuan di KAI tidak hanya berkutat di bidang administrasi perkantoran saja, namun sudah banyak pekerja perempuan yang menjadi kepala stasiun, lokomotif, kereta, gerbong, menjadi polsuska, hingga memegang jabatan sekelas EVP (*Executive Vice President*). Jumlah pekerja perempuan yang menjabat di level EVP/VP pada tahun 2013, 2014, dan 2015 masing-masing adalah 18, 20, 20 pekerja. Jumlah ini memang belum mengalami pertumbuhan yang signifikan, namun menunjukkan sikap manajemen Perusahaan yang berorientasi pada kualitas bukan orientasi pada *gender*.

The railway world was initially considered suitable only for men, as it is considered too harsh for women. The opinion is now obsolete regardless of the fact that the number of female employees at KAI is relatively small compared to male employees.

Currently, the contribution of women at KAI is not merely limited to administrative jobs at the office; many of female employees work as head of station, locomotive, train, wagon, as railway police (Polsuska), even as the Executive Vice President (EVP).The total of female employees serving at EVP/VP level in 2013, 2014, and 2015 is consecutively 18, 20, and 20 personnel. While the number does not show significant grow, this proves Company management's attitude toward quality-oriented instead of gender-oriented practices.



Perempuan-Perempuan Tangguh Kereta Api

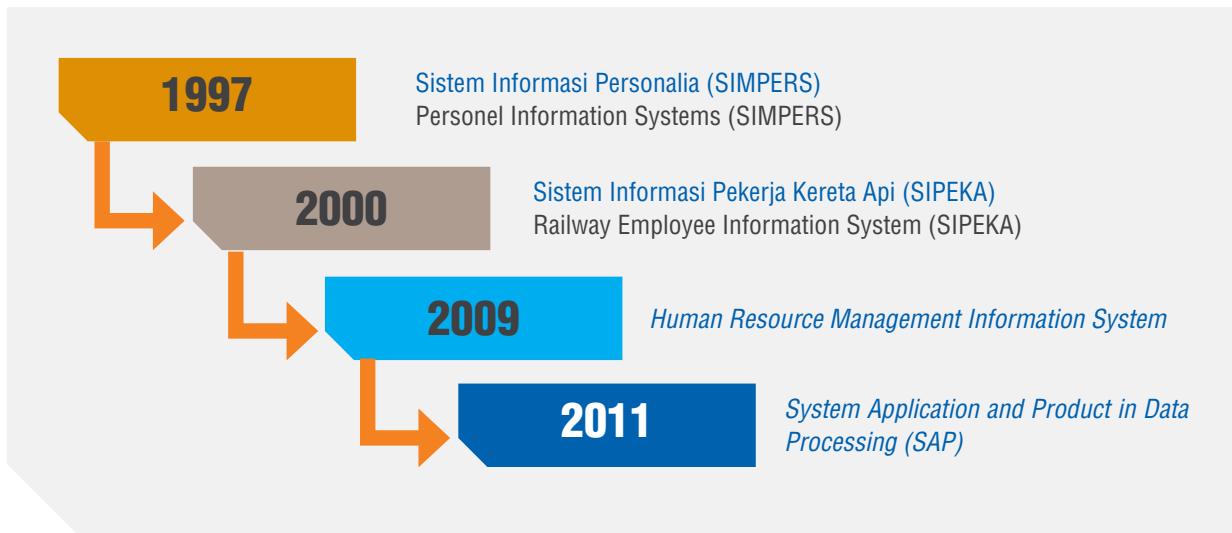
Strong Railway Women

No No	NIPP ID	Nama Name	Posisi Position
1	40910	Sri Widayati	Staf Utama Direktur Utama Main Staff of the President Director
2	46917	Rika Rosita Ratnawati	Staf Utama Direktur Utama Main Staff of the President Director
3	37928	Indah Hadiyati	Staf Utama Direktur Utama Main Staff of the President Director
4	63763	Myrna Fitria	<i>Vice President Non Railway Assets Administration</i> Vice President of Non-Railway Assets Administration
5	61567	Liela Ubaidi	<i>Executive Vice President Station Maintenance, Preservation and Architecture</i> Executive Vice President of Station Maintenance, Preservation and Architecture
6	46903	Setyo Rini	<i>Vice President Pengadaan Barang dan Jasa</i> Vice President of Goods and Services Procurement
7	40906	Tri Noviatri	<i>Vice President Passenger Marketing</i> Vice President of Passenger Marketing
8	46912	Ida Hidayati	<i>Vice President Occupational Health Safety And Environment</i> Vice President of Occupational Health, Safety, and Environment
9	38368	Neny Susniaty	<i>Vice President Organization Development</i> Vice President of Organization Development
10	46901	Ana Diana	<i>Vice President Financial Administration</i> Vice President of Financial Administration
11	38844	Sri Astuti	<i>Executive Vice President Revenue and Cost Consolidation</i> Executive Vice President of Revenue and Cost Consolidation
12	40321	Sri Wiludjeng Dyah P	<i>Vice President Revenue and Cost Comptroller</i> Vice President of Revenue and Cost Controller
13	37893	Dwi Purnamasari	<i>Vice President Corporate Document Management</i> Vice President of Corporate Document Management
14	39889	Karyani Sugiantuti	<i>Vice President Corporate Social Responsibility</i> Vice President of Corporate Social Responsibility
15	64804	Dwi Erni Ratnawati	<i>Executive Vice President Internal Audit</i> Executive Vice President of Internal Audit
16	46922	Mulyani	<i>Vice President Evaluation, Monitoring and Administration</i> Vice President of Evaluation, Monitoring, and Administration
17	46926	Dewi Aju Damajanti	<i>Senior Manager Pemasaran Angkutan</i> Senior Manager of Freight Forwarding
18	46877	Listyowati	<i>Senior Manager Kesehatan Daop 1 Jakarta</i> Senior Manager of Health Operation Area 1 Jakarta
19	46852	Yosita	<i>Vice President Daerah Operasi 7 Madiun</i> Vice President of Operation Area 7 Madiun
20	39231	Wiwik Widayanti	<i>Executive Vice President Daerah Operasi 8 Surabaya</i> Executive Vice President of Operation Area 8 Surabaya



Perkembangan Implementasi Sistem Informasi Pendukung SDM

Development of HR Supporting Information System Implementation



Sistem Rekrutmen

Sistem rekrutmen untuk mencari pekerja bertalenta dilakukan dan dikelola secara terpusat di Kantor Pusat KAI. Untuk media informasi lowongan pekerjaan, KAI melakukan pemasangan melalui iklan, *job fair*, campus expo, dan *e-Recruitment* melalui Website Perusahaan. KAI senantiasa melakukan evaluasi terhadap setiap pelamar berdasarkan kualifikasi, standar, kemampuan, bakat, serta profil yang dibutuhkan Perusahaan. Program rekrutmen ini melalui rekrutmen *fresh graduate* yaitu memberikan kesempatan kepada lulusan baru untuk bergabung dengan Perusahaan berdasarkan nilai kelulusan, melalui program khusus, serta melalui rekrutmen *pro hire* yaitu merekrut calon pekerja untuk menempati posisi tertentu seperti untuk *marketing campaign* dan audit. Kombinasi antara *fresh graduate*, *pro hire*, maupun pekerja eksisting diharapkan akan menciptakan percepatan pembentukan budaya Perusahaan yang fokus kepada pelanggan.

[G4-DMA-LA]

Sebagai bentuk penerapan tanggung jawab sosial Perusahaan dengan mematuhi perundang-undangan mengenai hak asasi manusia dan konvensi *International Labour Organization* (ILO) 138 'Konvensi Usia Minimum' serta 182 'Konvensi Bentuk Terburuk Pekerja Anak', KAI memberikan persyaratan usia minimum 18 tahun kepada setiap calon pekerja dan kepada para mitra kerja yang bekerja sama dengan Perusahaan. Hingga akhir tahun

Recruitment System

The recruitment system to search for talented employee is carried out and managed centrally at KAI Head Office. To announce the vacancy, KAI uses media such as advertisement, job fair, campus expo, and e-Recruitment through Company Website. KAI evaluates every job applicant based on the qualification, standard, capability, talent, and profile needed by the Company. The recruitment of fresh graduates provides an opportunity to fresh graduates to join with the Company based on their graduation scores, through special program. Pro-hire recruitment is also practiced to recruit employee candidates for certain positions such as marketing campaign and audit. The combination of fresh graduates, pro-hires, and existing employees is expected to create an acceleration in establishing a customer-focused Company culture. [G4-DMA-LA]

As the implementation of Corporate social responsibility with the compliance with laws on human rights and Internal Labor Organization (ILO)'s Minimum Age Convention (No 138) and Worst Forms of Child Labor Convention (No. 182), KAI sets the minimum age requirement at 18 years old to all employee candidates and work partners collaborating with the Company. As of 2015, there were no incidents of child labor (underage workers) employed

2015, tidak terdapat insiden pekerja anak (pekerja dibawah umur) yang dipekerjakan Perusahaan maupun mitra kerja yang bekerjasama dengan Perusahaan. [G4-HR5]

Selama tahun 2015, KAI telah melakukan rekrutmen pekerja sebanyak 979 orang atau 3,86% dari jumlah seluruh pekerja Perusahaan. Rekrutmen tahun ini mengalami peningkatan 0,72% dibandingkan dengan tahun 2014 yaitu sebanyak 972 orang.

by the company or work partners collaborating with the Company. [G4-HR5]

Throughout 2015, KAI has held employee recruitment for 979 employees or 3.86% of the total Company's employees. The year's recruitment increased by 0.72% from 2014 with 972 employees.

Jumlah dan Komposisi Pekerja Baru KAI [G4-LA1]

Number and Composition of KAI New Employees [G4-LA1]

Keterangan Description	Tahun Year		
	2013	2014	2015
Jenis Kelamin Gender			
Laki-laki Male	1.249	893	931
Perempuan Female	105	79	48
Jumlah Total	1.354	972	979
Area Operasi Operation Area			
Kantor Pusat Head Office	221	227	233
Daop 1 Jakarta Operation Area 1 Jakarta	136	125	68
Daop 2 Bandung Operation Area 2 Bandung	47	58	31
Daop 3 Cirebon Operation Area 3 Cirebon	93	33	43
Daop 4 Semarang Operation Area 4 Semarang	127	53	44
Daop 5 Purwokerto Operation Area 5 Purwokerto	105	61	30
Daop 6 Yogyakarta Operation Area 6 Yogyakarta	93	69	34
Daop 7 Madiun Operation Area 7 Madiun	61	29	23
Daop 8 Surabaya Operation Area 8 Surabaya	125	50	64
Daop 9 Jember Operation Area 9 Jember	29	31	19
Divre I Sumut Regional Division I North Sumatra	35	23	49
Sub Divre I.1 Aceh Regional Sub Division I.1 Aceh	-	-	-
Divre II Sumbar Regional Division II Sumbar	13	15	17
Divre III Sumsel Regional Division III South Sumatra	78	8	1
Sub Divre III.1 Kertapati Regional Sub Division III.1 Kertapati	59	146	165
Sub Divre III.2 Tanjungkarang Regional Sub Division III.2	4	43	126
Balai Yasa Lahat Lahat Workshop	113	-	-
Balai Yasa Manggarai Manggarai Workshop	5	-	11



Jumlah dan Komposisi Pekerja Baru KAI [G4-LA1]

Number and Composition of KAI New Employees [G4-LA1]

Keterangan Description	Tahun Year		
	2013	2014	2015
Balai Yasa Surabaya Gubeng Surabaya Gubeng Workshop	5	-	5
Balai Yasa Tegal Tegal Workshop	5	1	5
Balai Yasa Yogyakarta Yogyakarta Workshop	78	-	11
Jumlah Total	1.354	972	979
Usia Age			
<30 Tahun < 30 Years Old	1.307	921	867
31-50 Tahun 31–50 Years Old	47	50	102
>50 Tahun > 50 Years Old	-	1	10
Jumlah Total	1.354	972	979

Pendidikan dan Pelatihan SDM

Dalam rangka meningkatkan kompetensi seluruh pekerja agar dapat menghadapi persaingan bisnis yang kompetitif, KAI memberikan kesempatan kepada para pekerja untuk mengikuti program pendidikan, pelatihan, penelitian, dan pengembangan teknik perkeretaapian. KAI telah memiliki pusat pelatihan yang dikelola sendiri. Pelatihan yang diterapkan tidak hanya pelatihan yang bersifat klasikal, namun telah menerapkan sistem *E-learning* yang memberikan kemudahan kepada pekerja untuk belajar dimanapun dan kapanpun. [G4-DMA]

HR Education and Training

In preparing the employees for facing business competition, KAI provides the opportunity to the employees to participate in education, training, research, and development program on railway engineering. KAI has owned the self-managed training center. The trainings given are not only classically, but also through E-learning which provides easy access to the employees to learn anywhere and everywhere. [G4-DMA]

Pusat Pelatihan Pekerja KAI

KAI Employee Training Center

PUSAT PENDIDIKAN PELATIHAN CENTER FOR EDUCATION AND TRAINING IR H DJUANDA [PUSDIKLAT IR H DJUANDA]	BALAI PELATIHAN MAJAJERIAL [BPM] MANAGERIAL TRAINING INSTITUTE	BALAI PELATIHAN SINYAL TELEKOMUNIKASI DAN LISTRIK [BPSTL] TELECOMMUNICATION AND ELECTRIC SIGNAL TRAINING INSTITUTE
BALAI PELATIHAN OPERASI DAN PEMASARAN AGUS SUROTO (BPOPSAR AGUS SUROTO) AGUS SUROTO OPERATION AND MARKETING TRAINING INSTITUTE (BPOPSAR AGUS SUROTO)	BALAI PELATIHAN TEKNIK PERKERETAAPIAN SOFYAN HADI (BPTP SOFYAN HADI) SOFYAN HADI RAILWAY ENGINEERING TRAINING INSTITUTE (BPTP SOFYAN HADI)	BALAI PELATIHAN TEKNIK TRAKSI DARMAN PRASETYO (BPTT DARMAN PRASETYO) DARMAN PRASETYO TRACTION ENGINEERING TRAINING INSTITUTE (BPTT DARMAN PRASETYO)



Program Pengembangan Pekerja KAI

Program pengembangan pekerja dibagi menjadi tiga, yaitu:

1. Basic Development Program

Program ini bertujuan 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.

2. Managerial Development Program

Program ini terbagi menjadi dua, yaitu:

a. Managerial Development Program Umum

Program ini bertujuan 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 and Junior Manager.
- *Managerial Development Program Level 3*, untuk pekerja tingkat jabatan Manager and Senior Manager.
- *Executive Development Program*, untuk pekerja tingkat jabatan General Manager, Vice President, and Executive Vice President.

KAI Employee Development Program

Employee development program is divided into three, namely:

1. Basic Development Program

The program aims to build basic competence to new employees. The program consists of:

- Developing Effective Personality, to build the attitude, work attitude, discipline, and ready to serve for new employees.
- Elementary Railway Training, aims to provide debriefing and understanding of railway basic knowledge for new employees.

2. Managerial Development Program

The program is divided into two, namely:

a. General Managerial Development Program

The program aims to establish and improve employee competence in the structural position in implementing their functions. The program consists of:

- Managerial Development Program level 1, for employees at Officer, Junior Supervisor, Supervisor, and Senior Supervisor levels.
- Managerial Development Program level 2, for employees at Assistant Manager and Junior Manager levels.
- Managerial Development Program level 3, for employees at Manager and Senior Manager levels.
- Executive Development Program, for employees at General Manager, Vice President, and Executive Vice President levels.



b. *Managerial Development Program Khusus*

Program ini bertujuan untuk membentuk dan meningkatkan kompetensi pekerja dalam menjalankan fungsi 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.

3. *Profesional Development Program*

Program ini bertujuan untuk membentuk dan meningkatkan pengetahuan, keahlian, keterampilan, dan sikap pekerja sesuai dengan kompetensi teknis yang dipersyaratkan dalam kelompok pekerjaannya.

Selama tahun 2015, KAI telah menginvestasikan Rp27.175 juta untuk program pengembangan pekerja yang diikuti oleh 4.577 peserta dengan jumlah waktu rata-rata hari orang pelatihan (HOP) yang diterima oleh pekerja mencapai 7,2 jam/orang. [G4-LA9]

b. *Special Managerial Development Program*

The program aims to establish and improve employee competence in running the function as the head of region and/or station. The program consists of:

- Head of Station Level 1 for heads of station of class 2 and 3.
- Head of Station Level 2 for heads of station of A, B, C large stations and class 1.
- Head of Region for heads of region and deputy heads of region.

3. *Professional Development Program*

The program aims to establish and improve employee knowledge, expertise, skills, and attitude according to the technical competence required in their work groups.

Throughout 2015, KAI has invested Rp27,175 million for employee development program attended by 4,577 participants with average training day per person at 7.2 hours/person. [G4-LA9]

Jenis Program Pengembangan dan Pembelajaran Pekerja Laki-laki Tahun 2015 [G4-LA9]

Type of Development and Education Program for Male Employees in 2015 [G4-LA9]

No.	Program Program	Jumlah Pelatihan Training Amount	Durasi (Jam) Duration (Hours)	Jumlah Peserta (Orang) Participant Amount	Hari Orang Pelatihan (Jam/Orang) Hari Orang Pelatihan (Jam/ Orang)
1.	<i>Basic Development Program</i>	8	800	1.495	0,53
2.	<i>Managerial Development Program</i>	5	277	131	2,11
3.	<i>Professional Development Program</i>	106	32.033	2.666	12,02
Jumlah Total		119	33.110	4.292	7,71

Jenis Program Pengembangan dan Pembelajaran Pekerja Perempuan Tahun 2015 [G4-LA9]

Type of Development and Education Program for Female Employees in 2015 [G4-LA9]

No.	Program Program	Jumlah Pelatihan Training Amount	Durasi (Jam) Duration (Hours)	Jumlah Peserta (Orang) Participant Amount	Hari Orang Pelatihan (Jam/Orang) Hari Orang Pelatihan (Jam/ Orang)
1.	<i>Basic Development Program</i>	8	800	96	8,33
2.	<i>Managerial Development Program</i>	5	277	20	13,85
3.	<i>Professional Development Program</i>	106	32.033	169	189,54
Jumlah Total		119	33.110	285	116,18

Jenis Program Pengembangan dan Pembelajaran Level Manajemen Tahun 2015 [G4-LA9]

Type of Development and Education Program for Managerial Level in 2015 [G4-LA9]

No.	Program Program	Jumlah Pelatihan Training Amount	Durasi (Jam) Duration (Hours)	Jumlah Peserta (Orang) Participant Amount	Hari Orang Pelatihan (Jam/Orang) Hari Orang Pelatihan (Jam/ Orang)
1.	<i>Basic Development Program</i>	8	800	13	61,54
2.	<i>Managerial Development Program</i>	5	277	151	1,83
3.	<i>Professional Development Program</i>	106	32.033	435	73,64
Jumlah Total		119	33.110	599	55,28

Jenis Program Pengembangan dan Pembelajaran Level Officer/Pelaksana Tahun 2015 [G4-LA9]

Type of Development and Education Program for Officer/Staff Level in 2015 [G4-LA9]

No..	Program Program	Jumlah Pelatihan Training Amount	Durasi (Jam) Duration (Hours)	Jumlah Peserta (Orang) Participant Amount	Hari Orang Pelatihan (Jam/Orang) Hari Orang Pelatihan (Jam/ Orang)
1.	<i>Basic Development Program</i>	8	800	1.578	0,50
2.	<i>Professional Development Program</i>	106	32.033	2.400	13,30
Jumlah Total		119	32.833	3.978	13,80

Sistem Penilaian Kinerja

Dalam rangka melakukan evaluasi atas kinerja pekerja dan memastikan bahwa potensi pekerja dapat diidentifikasi dengan baik, KAI menetapkan kebijakan untuk melaksanakan penilaian kinerja dengan cara yang seobjektif mungkin dan memperhatikan prinsip-prinsip keadilan. Kriteria penilaian pekerja meliputi pencapaian KPI individu yang merupakan turunan dari *Key Performance Indicator* (KPI) Perusahaan, yang besarnya ditetapkan bersama-sama secara berjenjang di awal tahun.

Kinerja setiap pekerja di-review dan dinilai 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 serta kompetensi. Untuk mengurangi subyektivitas, penilaian kinerja dilakukan dengan menggunakan metode *multi rater*, dimana setiap pekerja akan dinilai oleh atasan langsung dan rekan sekerja.

Performance Assessments System

In order to perform evaluation of employee performance and to ensure that employee potentials can be well-identified, KAI establishes the policy for performance assessment with objective method by taking into account fairness principle. Employee assessment criteria cover individual KPI is derived from Company key Performance Indicator (KPI), whose score is determined jointly in the beginning of year.

The performance of each employee is reviewed and assessed using HR information system application, called as Performance Management System (SIMAK). SIMAK measures two matters, i.e. the achievement of target of responsibility according to KPI and competence. To reduce subjectivity, employee assessment is performed using multi-rater method, where every employee is assessed by direct superior and peer.



Percentase Pekerja yang Menerima Penilaian Kinerja[G4-LA11]
 Percentage of Employees Receiving Performance Assessment [G4-LA11]

Jenjang Jabatan Position	Jumlah Pekerja Number of Employees	Jumlah Pekerja yang Mendapat Penilaian Kerja Number of Employees Receiving Performance Assessment	% Penilaian Assessment %
EVP	27	27	100%
VP/GM/SM	132	132	100%
Manager	592	592	100%
Junior Manager	688	688	100%
Assistant Manager	984	984	100%
Senior Supervisor	666	666	100%
Supervisor	957	957	100%
Junior Supervisor	628	628	100%
Officer	415	415	100%
Pelaksana Staff	18.877	18.877	100%
Jumlah Total	23.976	23.976	100%

Membangun Hubungan Industrial yang Harmonis

Untuk membangun hubungan industrial yang harmonis, KAI senantiasa menghormati hak pekerja untuk berserikat dan berkumpul sesuai dengan Undang-undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan serta konvensi *International Labour Organization* (ILO) tentang Kebebasan Berserikat dan Perlindungan Hak untuk Berorganisasi. Hal ini dituangkan dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB) Bab 1 Pasal 7 tentang Perlindungan Hak Berorganisasi. Hingga akhir tahun 2015, tidak terdapat insiden pelanggaran terhadap hak pekerja untuk berserikat. [G4-HR4]

PKB senantiasa ditinjau dan diperbarui secara berkala sesuai dengan peraturan dan undang-undang yang berlaku. PKB ini telah menaungi seluruh pekerja, sehingga seluruh pekerja Perusahaan (100%) terlindungi hak-haknya. KAI senantiasa memberikan kebebasan kepada pekerja untuk menjadi anggota Serikat Pekerja Kereta Api (SPKA). SPKA ini dibentuk pada tanggal 14 September 1999 melalui Musyawarah Nasional (Munas) pertama di Bandung. Keanggotaan SPKA menganut stelsel aktif, demokratis, bebas, dan bertanggung jawab. Hingga akhir tahun 2015, pekerja Perusahaan yang menjadi anggota SPKA sebanyak 18.950 orang atau 74,72% dari seluruh pekerja yang berjumlah 25.361 orang. [G4-11]

Building Harmonious Industrial Relations

To build a harmonious industrial relation, KAI respects employees' freedom of association pursuant to Law No. 13 of 2003 on Employment as well as to comply with International Labor Organization (ILO) convention on Freedom of Association and Protection of the Right to Organize. This is written in the Collective Labor Agreement (CLA) Chapter I Article 7 on the Protection of the Right to Organize. As of the end of 2015 there were zero incidents of violation against employees' freedom of association. [G4-HR4]

The CLA is constantly reviewed and updated on a regular basis in accordance with applicable laws and regulations. The CLA protects all employees' rights, with 100% employee coverage. KAI provides the freedom to the employees to become the members of the Railway Employee Union (Serikat Pekerja Kereta Api - SPKA). SPKA was established on September 14, 1999 in the first National Conference in Bandung. SPKA membership is based on active, democratic, free, and responsible membership. Until the end of 2015, the number of employees incorporated as SPKA members was 18,950 people or 74.72% of the total employees of 25,361 people. [G4-11]

KAI juga berkomitmen untuk memastikan dan mencegah terjadinya insiden kerja paksa di lingkungan Perusahaan maupun lingkungan mitra kerja. Hal ini tertuang dalam PKB Bab III Pasal 11 tentang Waktu Kerja dan Hari Kerja. Sehingga, selama tahun 2015, tidak terdapat insiden kerja paksa.[G4-HR6]

Untuk menciptakan lingkungan kerja yang nyaman, KAI senantiasa menyelenggarakan kegiatan *employee gathering, family gathering, team building*, dan berbagai jenis kegiatan lainnya. Acara tersebut diisi dengan berbagai kegiatan yang meningkatkan keakraban dan kekompakkan para pekerja. Hal ini sangat berpengaruh terhadap tingkat perputaran pekerja, dimana pada tahun 2015 tingkat perputaran pekerja menurun dari 5% menjadi 1% dibandingkan tahun 2014.

KAI is also committed to ensure and prevent forced labor in the Company and their work partners. This is written in the CLA Chapter III Article 11 on Time of Work and Day of Work. In 2015 there were no incidents of forced labor. [G4-HR6]

To create a conducive work environment, KAI holds employee gathering, family gathering, team building, and other types of activity. These events present various activities to build employee familiarity and solidarity. This brings crucial impact on employee turnover rate, in which in 2015 employee turnover rate declined from 5% to 1% compared to 2014.

Tingkat Turnover Pekerja KAI [G4-LA1] KAI Employee Turnover Rate [G4-LA1]

Keterangan Description	Jumlah Pekerja Keluar Jumlah Pekerja Keluar			Jumlah Pekerja Keluar (Masa Kerja <= 1 Th) Jumlah Pekerja Keluar (Masa Kerja <= 1 Th)			Employee Turnover Employee Turnover		
	a			b			c=b/a		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Area Operasi Operation Area									
Kantor Pusat Head Office	296	211	143	7	37	3	2%	18%	2%
Daop 1 Jakarta Operation Area 1 Jakarta	142	156	126	6	7	1	4%	4%	1%
Daop 2 Bandung Operation Area 2 Bandung	77	71	63	0	3	1	0%	4%	2%
Daop 3 Cirebon Operation Area 3 Cirebon	71	69	41	0	0	1	0%	0%	2%
Daop 4 Semarang Operation Area 4 Semarang	79	77	59	0	1	1	0%	1%	2%
Daop 5 Purwokerto Operation Area 5 Purwokerto	96	86	62	1	1	0	1%	1%	0%
Daop 6 Yogyakarta Operation Area 6 Yogyakarta	67	74	45	0	2	0	0%	3%	0%
Daop 7 Madiun Operation Area 7 Madiun	43	41	38	0	0	0	0%	0%	0%
Daop 8 Surabaya Operation Area 8 Surabaya	120	109	123	2	0	0	2%	0%	0%
Daop 9 Jember Operation Area 9 Jember	53	49	32	0	0	0	0%	0%	0%
Divre I Sumut Regional Division I North Sumatra	131	135	74	0	0	0	0%	0%	0%
Sub Divre I.1 Aceh Regional Sub Division I.1 Aceh	0	0	0	0	0	0	0%	0%	0%
Divre II Sumbar Regional Division II Sumbar	56	65	35	0	0	0	0%	0%	0%
Divre III Sumsel Regional Division III South Sumatra	7	20	17	0	0	0	0%	0%	0%
Sub Divre III.1 Kertapati Regional Sub Division III.1 Kertapati	73	80	80	0	10	0	0%	13%	0%
Sub Divre III.2 Tanjungkarang Regional Sub Division III.2	55	98	62	0	7	0	0%	7%	0%
Balai Yasa Lahat Lahat Workshop	18	15	12	0	0	0	0%	0%	0%
Balai Yasa Manggarai Manggarai Workshop	32	21	29	0	0	0	0%	0%	0%
Balai Yasa Surabaya Gubeng Surabaya Gubeng Workshop	11	13	12	0	0	0	0%	0%	0%
Balai Yasa Tegal Tegal Workshop	4	10	10	0	0	0	0%	0%	0%
Balai Yasa Yogyakarta Yogyakarta Workshop	25	15	21	1	0	0	4%	0%	0%
Jumlah Jumlah	1.456	1.415	1.084	17	68	7	1%	5%	1%



Tingkat *turnover* pekerja diperoleh dari jumlah pekerja yang keluar dengan masa kerja kurang dari satu tahun dibandingkan dengan jumlah pekerja yang keluar pada tahun berjalan. Pada tahun 2015, *turnover* pekerja turun 4% dibandingkan dengan tahun 2014. Hal ini menunjukkan bahwa KAI dapat menciptakan lingkungan kerja yang kondusif sehingga memberikan rasa nyaman kepada para pekerja.

Meningkatkan Kesejahteraan SDM

Aspek kesejahteraan seperti remunerasi menjadi salah satu faktor utama dalam meningkatkan loyalitas dan semangat pekerja. Untuk itu, KAI telah membuat kebijakan dalam memberikan remunerasi kepada pekerja berdasarkan empat aspek, yaitu manusia, posisi, kinerja, dan bantuan Perusahaan. KAI telah menerapkan ketentuan upah tenaga kerja Indonesia dan mematuhi konvensi *International Labour Organization* (ILO) tentang Kesetaraan Remunerasi dimana Perusahaan tidak membedakan besaran remunerasi berdasarkan perbedaan *gender*, suku, agama, dan aspek pembeda lainnya. Hal ini bertujuan untuk memberikan rasa adil kepada seluruh pekerja. [GR-DMA-HR]

Status kepegawaian Perusahaan terbagi menjadi dua, yaitu pekerja tetap (organik) dan pekerja kontrak (PKM). Dalam pemberian remunerasi, KAI juga memberikan remunerasi yang lebih unggul kepada pekerja tetap (organik). Struktur komponen remunerasi pekerja adalah sebagai berikut:[G4-LA2]

Employee turnover rate is obtained from the number of outgoing employee with service period less than one year compared to the number of outgoing employees at current year. In 2015 employee turnover declined by 4% from 2014. This shows that KAI is capable of creating a conducive work environment which provides comfort to the employees.

Improving HR Welfare

The aspects of welfare such as remuneration is one of main factors in improving employee loyalty and spirit. Therefore, KAI has established the policy in providing remuneration to employees based on four aspects, namely human, position, performance, and Company assistance. KAI sets the provision on the wage of Indonesian labors and complies with ILO's Equal Remuneration Convention where the Company does not determine the amount of remuneration on the basis of gender, ethnicity, religion, and other differing aspects. This aims to establish a sense of fairness among all employees. [GR-DMA-HR]

Employment status in the Company is divided into two, i.e. permanent employee (organic) and contract employee (Internship Contract Employee). In the provision of remuneration, KAI prioritizes permanent employees, hence providing better remuneration to them. The structure of employee remuneration components is as follows: [G4-LA2]

No.	Jenis Benefit Type of Benefit	Pekerja Tetap (Organik) Permanent Employee (Organic)	Peserta Kerja Magang (PKM) Internship Contract Employee
Gaji Pokok Basic Wage			
Operasional Operational			
1	Uang Makan Meal Allowance	√	-
2	Uang Lembur Overtime Allowance	√	-
3	Uang Perjalanan Dinas Business Trip Allowance	√	-
Jaminan Sosial Social Security			
1	Jaminan Hari Tua Old Age Insurance	√	√
2	Jaminan Kecelakaan Kerja Occupational Accident Insurance	√	√
3	Jaminan Kematian Death Insurance	√	√
4	Jaminan Pemeliharaan Kesehatan Healthcare Insurance	√	√
5	Jaminan Program Pensium atau Pesangon Retirement Program Insurance or Severance Pay	√	-

No.	Jenis Benefit Type of Benefit	Pekerja Tetap (Organik) Permanent Employee (Organic)	Peserta Kerja Magang (PKM) Internship Contract Employee
Cuti Leave			
1	Cuti Tahunan Annual Leave	✓	✓
2	Cuti Besar Sabbatical Leave	✓	✓
3	Cuti Sakit Sick Leave	✓	✓
4	Cuti Haid Menstrual Leave	✓	✓
5	Cuti Bersalin (melahirkan/gugur kandungan) Maternity Leave	✓	✓
6	Cuti Karena Alasan Penting Force Majeure Leave	✓	✓
7	Cuti Menjalankan Ibadah Keagamaan Religious Holiday Leave	✓	✓
8	Cuti di Luar Tanggungan Perusahaan Unpaid Leave	✓	✓
Tunjangan Allowance			
1	Tunjangan Jabatan Position Allowance	✓	-
2	Tunjangan Beras Rice Allowance	✓	✓
3	Tunjangan Perumahan Housing Allowance	✓	-
4	Tunjangan Transportasi Transport Allowance	✓	-
5	Tunjangan Kinerja Performance Allowance	✓	-
6	Tunjangan Hari Raya Religious Holiday Allowance	✓	✓
7	Tunjangan Cuti Leave Allowance	✓	-
8	Tunjangan Pendidikan Awal Tahun Ajaran Baru Education Allowance at Beginning of New Academic Year	✓	✓
9	Tunjangan Rekreasi Recreational Allowance	✓	-
10	Tunjangan Lainnya Other Allowances	✓	✓
11	Bonus/Imbalan Bonus/Compensation	✓	✓

KAI memberikan fasilitas cuti melahirkan bagi pekerja perempuan selama tiga bulan (*maternity leave*). Fasilitas ini tercantum secara formal dalam PKB Bab IV Pasal 27 tentang Cuti. Selama tahun 2015, tercatat sebanyak 35 pekerja perempuan yang menggunakan hak *maternity*. Seluruh pekerja kembali bekerja pada Perusahaan setelah masa cuti berakhir (100%). [G4-LA3]

Program Pensiun

Sebagai bentuk apresiasi kepada para pekerja yang telah memberikan dedikasi kepada Perusahaan, KAI mempersiapkan kesejahteraan pekerja pasca kerja dengan memberikan jaminan program pensiun dan program kesehatan pensiun.

KAI provides maternity leave for female employees for three months. The facility is written in formal in the CLA Chapter 27 on Leaves. Throughout 2015 35 female employees used their maternity leave. All of these employees have returned to work at the Company when the leave period expired (100%). [G4-LA3]

Retirement Program

To appreciate the employees for their dedication to the Company, KAI prepares for post-employment welfare program by providing retirement program insurance and retirement health program.



No	Status Pekerja Employee Status	Jumlah Amount	Skema Program Pensiun Retirement Program Scheme
1	Pekerja Aktif eks Pekerja Negeri Sipil Departemen Perhubungan Active Employee ex-Civil Servant of the Ministry of Transportation	2.784	Pendanaan bersama dengan APBN (Pemerintah) melalui kontribusi <i>sharing</i> . Joint funding with the State Budget (Government) through contribution sharing.
2.	Pekerja Aktif eks Pekerja Negeri Sipil Departemen Kesehatan Active Employee ex-Civil Servant of the Ministry of Health	5	<ol style="list-style-type: none"> 1. Asuransi iuran pasti manfaat target. Target benefit defined contribution insurance. 2. Tidak otomatis mengikuti pensiun pokok PNS, perlu adendum PKS. Non-automatically participated in Civil Servant basic 3. Pendanaan dari iuran pekerja dan Perusahaan. Funding from employee and Company contributions
3	Pekerja Aktif eks Perusahaan Umum (Perum) Active Employee ex-Utility Company (Perum)	12.025	<ol style="list-style-type: none"> 1. Asuransi iuran pasti manfaat target. Target benefit defined contribution insurance. 2. Tidak otomatis mengikuti pensiun pokok PNS, perlu adendum PKS. Non-automatically participated in Civil Servant basic retirement, CLA addendum is needed. 3. Pendanaan dari iuran pekerja dan Perusahaan. Funding from employee and Company contributions
4	Pekerja Aktif KAI KAI Active Employee		<ol style="list-style-type: none"> 1. Program <i>Saving Plan</i>. <i>Saving Plan</i> Program 2. Asumsi peningkatan gaji pertahun. Assumed annual salary increase 3. Sesuai dengan Undang-undang Ketenagakerjaan. According to Law on Employment 4. Pendanaan dari iuran Perusahaan. Funding from Company contributions

Usia pensiun di Perusahaan adalah 56 tahun. Selama satu tahun terakhir sebelum usia pensiun, pekerja dibebaskan dari tugas dan tanggung jawab namun tetap memperoleh gaji. Tujuannya adalah memberikan keleluasaan waktu bagi pekerja untuk mempersiapkan diri menghadapi masa pasca kerja.

Survei Kepuasan Pekerja

KAI sebagai satu-satunya BUMN yang mengoperasikan moda transportasi darat dengan daya angkut tinggi, menyadari bahwa salah satu kekuatan terbesar didalam organisasi untuk mencapai kinerja optimal terletak pada para pekerjanya. Untuk itu, sangat penting bagi Perusahaan untuk memastikan kinerja dan produktivitas pekerjanya selalu optimal. Tercapainya kinerja dan produktivitas yang optimal sangat dipengaruhi oleh kepuasan pekerja terhadap sejumlah aspek kondisi sehari-hari terkait kepemimpinan, sistem organisasi, iklim kerja, dan praktik pengelolaan organisasi lainnya. Semakin tinggi tingkat kepuasan pekerja suatu Perusahaan, maka akan semakin tinggi pula kontribusi yang akan mereka berikan kepada Perusahaan.

Retirement age at the Company is 56 years old. For one year prior to the retirement age, employees are freed from their duties and responsibilities, while remain receiving salary. This aims to provide the freedom of time to these employees to prepare for themselves in facing post-employment period.

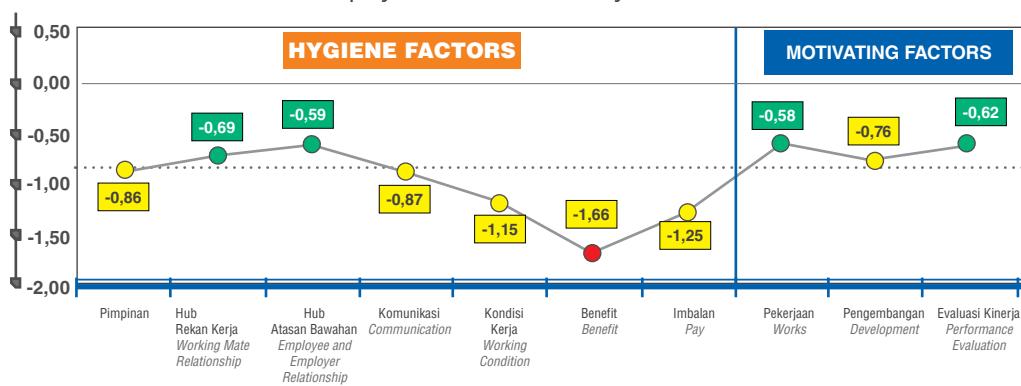
Employee Satisfaction Survey

KAI as the only SOE operating means of land transportation with high carrying capacity realizes that employees is one of the biggest powers in the organization to achieve optimal performance. Therefore, it is crucial for the Company to ensure optimal performance and productivity. The achievement of optimal performance and productivity is highly influenced by employee satisfaction with a number of daily aspects such as leadership, organizational system, work climate, and other organizational management practices. Higher employee satisfaction will yield better contribution from the employees to the Company.

Salah satu langkah yang dapat dilakukan untuk mengetahui kepuasan pekerja adalah dengan menggunakan survei. Hasil survei akan dapat dijadikan acuan untuk menyusun langkah-langkah transformasi yang strategik dan upaya pemberian Perusahaan maupun peningkatan produktivitas pekerja. Untuk itu, pada tahun 2015, KAI kembali melakukan survei kepuasan pekerja dengan menggunakan metode Herzberg's Two-Factor (Hygiene and Motivators). Aspek kepuasan pekerja yang diukur adalah Pimpinan, Hubungan Rekan Kerja, Hubungan Atasan Bawahan, Komunikasi, Kondisi Kerja, Benefit, Imbalan, Pekerjaan, Pengembangan, dan Evaluasi Kinerja.

One of the methods to learn about employee satisfaction is through survey. The result of the survey becomes the reference to prepare for strategic transformational measures and Company improvement as well as for employee productivity improvements. To that reason, in 2015 KAI held another employee satisfaction survey using Herzberg's Two Factors (Hygiene and Motivators). Employee satisfaction aspects being measured include Leaders, Inter-Colleague Relationship, Superior-Subordinate Relationship, Communication, Work Condition, Benefits, Compensation, Job, Development, and Performance Evaluation.

Hasil Survei Kepuasan Pekerja
Employee Satisfaction Survey Results



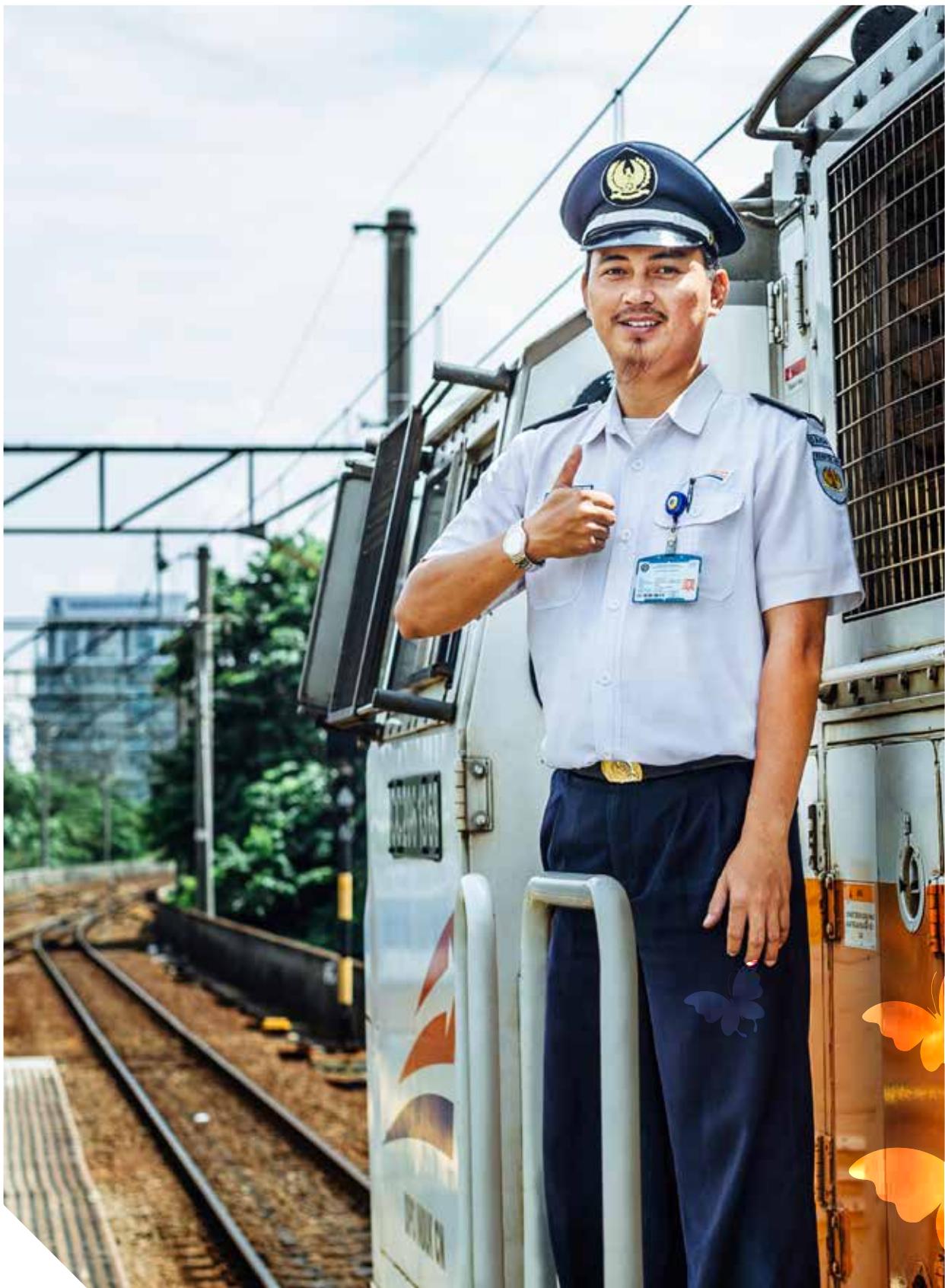


tertinggi adalah Pekerjaan, Hubungan Atasan Bawahan, dan Evaluasi Kinerja. Sedangkan, aspek kepuasan terendah adalah Benefit, Imbalan, dan Kondisi Kerja.

satisfaction aspects include Job, Superior-Subordinate relationship, and Performance Evaluation. The lowest satisfaction aspects, on the other hand, cover Benefit, Compensation, and Work Condition.

No.	Aspek Kepuasan Tertinggi Highest Satisfaction Aspect		Aspek Kepuasan Terendah Lowest Satisfaction Aspect	
	Aspek Aspect	Penjelasan Description	Aspek Aspect	Penjelasan Description
1	Pekerjaan Occupation	Pelaksanaan tugas dan peraturan kerja sudah lebih jelas dan pasti sehingga kinerja menjadi efektif. The implementation of duty and work regulation are clearer and more defined for effective performance.	Benefit Benefits	a. Jaminan kesehatan yang disediakan oleh Perusahaan masih belum sesuai dengan kebutuhan pekerja dan keluarga. Health Insurance provided by the Company has not met employee and family's needs.
2	Hubungan Atasan Bawahan Superior-Subordinate Relationship	Hubungan atasan dengan bawahan dalam lingkungan kerja dirasa pekerja sudah harmonis, tanpa adanya SARA, sehingga menghasilkan hubungan kerja yang nyaman. The relationship between superiors and subordinates at the work environment is sufficiently harmonious, without discrimination to ethnicity, religion, race, and class, which creates conducive work relations.	Imbalan Compensation	b. Tunjangan berkaitan perumahan/mutasi kepindahan dan mutasi yang dirasakan kurang. Housing allowance, rotation allowance, and transfer allowance are insufficient. Ketidaksesuaian antara beban kerja dan imbalan yang diterima pada level pekerja dibawah manager. The imbalance between workload and compensation received by employees under the manager level.
3	Evaluasi Kinerja Performance Evaluation	Evaluasi kinerja yang ada mampu mendorong tampilnya kinerja yang optimal serta menciptakan kedisiplinan. Existing performance evaluation encourages discipline and optimal performances.	Kondisi Kerja Work Condition	Fasilitas kerja yang dinilai sudah tidak layak sehingga perlu ditingkatkan sesuai dengan tuntutan bisnis yang makin berkembang. Unfit work facilities need to be repaired/improved according to increasingly developing business demands.





Menjaga Kelestarian Lingkungan

PRESERVING THE ENVIRONMENT







KAI berkomitmen untuk senantiasa mengurangi dampak negatif yang dihasilkan dari operasional Perusahaan terhadap lingkungan dalam rangka memastikan keberlanjutan masa depan bagi generasi mendatang.

KAI is committed to reduce the negative impacts generated from Company operations toward the environment in ensuring the sustainability of future generations.



Menjaga kelestarian lingkungan merupakan salah satu aspek keberlanjutan yang harus diterapkan pada semua perusahaan/badan usaha. Oleh karena itu, KAI tidak hanya fokus dalam meningkatkan kontribusi nilai ekonomi kepada para pemangku kepentingan, namun Perusahaan juga fokus untuk terus berusaha mengurangi dampak lingkungan (menerapkan kegiatan operasional ramah lingkungan) sebagai bentuk tanggung jawab kepada bumi dalam memastikan keberlanjutan masa depan bagi generasi mendatang.

Dalam menjaga kelestarian lingkungan, KAI memulai dari hal yang paling mendasar terlebih dahulu yaitu dokumen lingkungan yang kemudian fokus pada upaya mengurangi dampak negatif yang dihasilkan dari operasi Perusahaan yang dapat merugikan lingkungan. Hal ini menjadi tanggung seluruh Jajaran Perusahaan, namun di dalam struktur organisasi Perusahaan, terdapat direktorat khusus yang bertanggung jawab terhadap aspek lingkungan yaitu Direktorat Keselamatan dan Keamanan yang di dalamnya terdapat struktur *Manager Environment*. Dengan adanya struktur ini, kegiatan untuk mewujudkan kelestarian lingkungan dapat lebih terarah. Di tingkat operasional, KAI telah menerbitkan prosedur untuk menjaga kelestarian lingkungan. [G4-DMA-EN]

Preserving the environment is one of the sustainability aspects which should be applied at all companies/business entities. Therefore, KAI focuses not only to increase the economic value contribution to stakeholders, but also to continue reducing environmental impacts (implementing environmentally-friendly operational activities) as the responsibility to the earth in ensuring the sustainability of future generations.

In preserving the environment, KAI starts from the most basic step through environmental document and continue to focus on the effort to reduce the negative impacts generated from Company operations which may be harmful to the environment. While this is a responsibility of all Company lines, The Company organizational structure is supported with a special directorate which is responsible for the environmental aspect, namely the Directorate of Safety and Security, which among others leads the Manager of Environment position. With the establishment of the structure, the activities to realize environmental preservation can be well-directed. At operational level, KAI has issued the procedures for environmental preservation. [G4-DMA-EN]

Prosedur untuk Menjaga Kelestarian Lingkungan

Procedures for Environmental Preservation

<p>Instruksi Direksi No.4/PL.405/KA-2011 tanggal 15 Maret 2011 tentang Pengelolaan Limbah</p> <p>Board of Directors Instruction No. 4/PL.405/KA-2011 dated March 15, 2011 on Waste Management</p>	<p>Instruksi Direksi No.6/PR.904/KA-2011 tentang Pembuatan Dokumen Pengelolaan Lingkungan Hidup (DPLH) atau Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup (DELH)</p> <p>Board of Directors Instruction No. 6/PR.904/KA-2011 on the establishment of Environmental Management Document (DPLH) or Environmental Evaluation Document (DELH)</p>	<p>Keputusan Direksi No.Kep.U/PR.904/V/1/KA-2012 tanggal 05 Juni 2012 tentang Pedoman Pengelolaan Dampak Lingkungan di Penimbunan/Stockpile Batu Bara PT Kereta Api Indonesia (Persero)</p> <p>Board of Directors Decree No. Kep.U/PR.904/V/1/KA-2012 dated June 05, 2012 on the Guidelines for Environmental Impact Management at the Coal Stockpile of PT Kereta Api Indonesia (Persero)</p>
<p>Keputusan Direksi No.Kep.U/PL.402/VII/2/KA-2012 tanggal 09 Juli 2012 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata Cara Penghapusan dan Penjualan Barang Limbah di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero)</p> <p>Board of Directors Decree No. Kep.U/PL.402/VII/2/KA-2012 dated July 09, 2012 on the Guidelines for the Implementation of the Procedures for the Write-off and Sales of Waste Properties at PT Kereta Api Indonesia (Persero)</p>	<p>Keputusan Direksi No.Kep.U/TM.501/X/2/KA-2012 tanggal 22 Oktober 2012 tentang Tata Cara Penyimpanan Minyak Pelumas Bekas</p> <p>Board of Directors Decree No. Kep.U/TM.501/X/2/KA-2012 on October 22, 2012 on the Procedure for the Storage of Used Lubricating Oil</p>	<p>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)</p> <p>Director of Safety and Security Letter No. PR.904/III/2/KA-2014 dated March 07, 2014 on the Notification of the Obligation to Possess Environmental Documents at Work Units of PT Kereta Api Indonesia (Persero)</p>

KAI senantiasa memastikan kepatuhan terhadap peraturan perundangan terkait dengan pelestarian lingkungan. KAI telah melengkapi dokumen lingkungan yang relevan pada unit-unit Perusahaan yang diwajibkan memilikinya. Dengan kuatnya penerapan ini, selama tahun 2015, tidak terdapat pengaduan maupun denda dan sanksi non-moneter yang diterima Perusahaan karena ketidakpatuhan terhadap Peraturan dan Undang-undang terkait Lingkungan. [G4-EN29, G4-EN34]

Penggunaan Material

Material utama yang digunakan Perusahaan untuk kegiatan operasi serta perawatan dan pemeliharaan sarana dan prasarana perkeretaapian adalah baja dan batu kerikil/ballast kricak. Material ini berasal dari pemasok lokal.

KAI always ensures the compliance with laws and regulations on environmental preservation. KAI has completed relevant environmental documents for the work units that are obliged to be in the possession of such documents. With such strict implementation, throughout 2015 there were zero complaints, penalties, and non-monetary sanctions received by the Company due to non-compliance with Environmental Laws and Regulations. [G4-EN29, G4-EN34]

Material Consumption

The main materials utilized by the Company for the operational activities and maintenance of railway facilities and infrastructure are steel and ballast gravel/crushed stone. The materials are sourced from local suppliers.

Realisasi Volume Penggunaan Material [G4-EN1]
Realization of Material Consumption Volume [G4-EN1]

Jenis Material Material Type	Satuan Unit	Volume Volume		
		2013	2014	2015
Baja Steel	Ton	238,82	235,07	65,00
Batu Kerikil Ballast Gravel Crushed Stone	Ton	335.479,59	392.107,50	218.049,83
Jumlah Total	Ton	335.718,41	392.342,57	218.114,83

Volume penggunaan material Perusahaan mengalami penurunan 44,41% dibandingkan dengan tahun 2015. Penurunan ini dikarenakan:

1. Baja
Untuk peningkatan kekuatan jembatan tidak boleh lagi dilaksanakan oleh operator, sehingga harus dilakukan oleh regulator sebagai pemilik prasarana. Backlog material baja tidak dilakukan tahun ini karena sudah terpenuhi pada tahun sebelumnya.
2. Batu Kerikil/Ballast Kricak
Sebagian perawatan sudah dikerjakan oleh pihak regulator sebagai pemilik prasarana. Backlog material Batu Kerikil/Ballast Kricak tidak dilakukan tahun ini karena sudah terpenuhi pada tahun sebelumnya.

The volume of material consumption declined by 44.41% compared to the previous year. The decline was due to:

1. Steel
The strengthening of bridge should be no longer carried out by the operator, hence is performed by the regulator as the owner of infrastructure. Steel material backlog was not carried out in this year as it has been done in the previous year.
2. Ballast Gravel/Crushed Stone
Some of the maintenance works have been carried out by regulator as the owner of infrastructure. Ballast Gravel/Crushed Stone material backlog was not carried out in this year as it has been done in the previous year.

Pengelolaan dan Efisiensi Energi

KAI membutuhkan beberapa pasokan sumber energi yaitu bahan bakar minyak dan listrik untuk kegiatan operasi dan kegiatan pendukung operasi. Untuk mengurangi salah satu emisi karbon yaitu CO₂, KAI senantiasa melakukan pengelolaan dan efisiensi energi dalam kegiatan operasi Perusahaan.

Energy Management and Efficiency

KAI requires supplies of several energy sources in the forms of fuel and electricity for the operational activities and operation-supporting activities. To reduce the CO₂ emission, KAI always incorporates energy management and efficiency in its operational activities.

Penggunaan Energi [G4-EN3]
 Energy Consumption [G4-EN3]

Jenis Energi Type of Energy	Satuan Unit	Volume Volume			Gigajoule Gigajoule		
		2013	2014	2015	2013	2014	2015
Bahan Bakar Minyak (BBM) Fuel	Liter	162.961.132	188.239.717	195.585.152	5.942.090,68	6.863.829,76	7.131.668,11
Listrik Electricity	kWh	85.736.307	111.776.232	148.368.509	308.650,71	402.394,44	534.126,63
Jumlah Total		6.250.741,39			7.266.224,20	7.665.794,74	

Penggunaan energi Perusahaan pada tahun 2015 mengalami peningkatan 5,50% dibandingkan tahun 2014. Peningkatan ini disebabkan karena bertambahnya perjalanan KA dan KRL di tahun 2015, yaitu Lokomotif dan KRD yang menggunakan BBM menempuh 66.650.000 km di tahun 2014 meningkat menjadi 66.903.000 km di tahun 2015. Untuk Perjalanan KRL di tahun 2014 adalah 16.466.000 km meningkat menjadi 22.388.000 km di tahun 2015.

Upaya lain yang dilakukan Perusahaan dalam menjaga lingkungan hidup adalah dengan menggunakan material dan energi terbarukan serta ramah lingkungan. Sesuai dengan Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 32 tahun 2008 tentang Penyediaan, Pemanfaatan, dan Tata Niaga Bahan Bakar Nabati (*BIOFUEL*) sebagai bahan bakar lain Perusahaan. Awalnya, KAI hanya menggunakan solar murni untuk operasional sarannya. Namun, sejak bulan september 2013 sampai dengan desember 2015, KAI menerapkan kadar 10% biodiesel pada solar-nya sehingga lebih ramah lingkungan. Pada januari 2016 kadar tersebut akan dinaikkan menjadi 20%. [G4-EN6]

Biodiesel yang digunakan adalah biodiesel FAME (*Fatty Acid Methyl Alcohol*). Biodiesel ini dihasilkan oleh tanaman jarak. Tanaman jarak penghasil biodiesel berasal dari jenis tanaman jarak pagar yang dalam bahasa Inggris bernama *Physic Nut* dengan nama *Jatropha curcas*. Tanaman ini merupakan tanaman semak yang termasuk keluarga Euphorbiaceae.

The Company's energy consumption in 2015 increased by 5.50% from 2014. The increase was due to the increase in railway and EMU trip in 2015, i.e. Locomotives and DMU which covered the distance of 66,650,000 km in 2014 and increased into 66,903,000 km in 2015. EMU trip in 2014 covered the distance of 16,466,000 km and increased to 22,388,000 km in 2015.

Another effort carried out by the Company in preserving the environment is by using environmentally-friendly materials and renewable energy. Pursuant to the Regulation of the Minister of Energy and Mineral Resources Number 32 of 2008 on the Provision, Utilization, and Commerce of Biofuel as Alternative Fuel for the Company. Initially, KAI used merely pure diesel oil in the operation of its facilities. Since September 2013 to December 2015 KAI has been implementing the 10% biodiesel content to its diesel oil as the concern to the environment. In 2016 the content will be increased to 20%. [G4-EN6]

The biodiesel utilized is of the FAME (Fatty Acid Methyl Alcohol) type. The biodiesel is derived from Jathropa curcas plant. The biodiesel-producing plant is also known as 'Jarak Pagar' in Bahasa Indonesia, or 'Physic Nut' in English. The plant is a shrub from the family Euphorbiaceae.

Sumber energi terbarukan telah digunakan di KAI sejak 1983, yaitu penggunaan sel surya digunakan pada Kantor Penjaga Jalan Pintu Lintasan (JPL). Dari jumlah JPL sebanyak 1.092 unit, di 2015 terdapat 236 PJL yang telah menggunakan *solar cell*. [G4-EN3]

The source of renewable energy has been used by KAI since 1983 with the utilization of solar cell at the Railway Gatekeeper (JPL) Posts. Out of 1,092 JPL, the solar cells have been installed at 236 JPL in 2015.[G4-EN3]



Bila dibandingkan dengan moda transportasi lain, 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.

Compared to other means of transportation, train is the most proper means of transportation to carry a large amount of loads in long distance, to carry a large number of passengers in medium distance, and to serve as commuter transportation in large cities. Per kilometer passenger unit or per kilometer ton carried goods unit, train is relatively more efficient in terms of energy consumption compared to other means of transportation. In terms of land utilization, train requires smaller land coverage compared to traffic mode of transportation. In general, the environmental footprint of trains is relatively small.

Optimalisasi Daya Lokomotif

KAI senantiasa memperbaiki pola operasi dengan melakukan optimalisasi daya lokomotif. Optimalisasi ini dilakukan dengan menambah rangkaian sehingga menambah efektivitas keterbatasan slot perjalanan kereta api sehingga daya lokomotif dapat dimanfaatkan lebih optimal untuk mengangkut lebih banyak penumpang dan barang.

Locomotive Capacity Optimization

KAI constantly improve the operational pattern by optimizing locomotive capacity. The optimization is performed by giving additional railcars to improve the limitation of railway trip slot, to allow more optimal utilization of locomotive capacity to carry more passengers and freight.

Perbandingan Penggunaan Bahan Bakar Berdasarkan Jenis Moda Transportasi
Comparison of Fuel Consumption by Means of Transportation

No.	Moda Transportasi Means of Transportation	Rata-rata Penumpang Terangkut (orang) Average Carried Passengers (people)	Penggunaan Bahan Bakar per Kilometer Penumpang (liter) Fuel Consumption per Kilometer Passenger (liter)	Rasio Penggunaan Bahan Bakar/ Penumpang Fuel Consumption/Passenger Ratio	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
3	Bus Bus	40	0,5	0,0125	6,25
4	Pesawat Terbang Airplane	500	40	0,0800	40

Dengan optimalisasi ini, pada tahun 2015, satuan angkutan (Pnp.km+Ton.km) dibandingkan dengan volume bbm yang dikonsumsi menunjukkan kinerja yang yang lebih baik dibandingkan tahun sebelumnya yaitu naik dari 0,14 menjadi 0,15 satuan angkutan/volume bbm.

With the optimization, in 2015 the transport unit (Passenger.km+Ton.km) compared to consumed fuel volume showed better performance than the previous year with the increase from 0.14 to 0.15 transport/fuel volume unit.

Optimalisasi Tahun 2013-2015[G4-EN5]
Optimization in 2013-2015[G4-EN5]

Deskripsi Description	Realisasi Realization		
	2013	2014	2015
Satuan Angkutan (Pnp.km+Ton.km) Transport Unit (Passenger.km+Ton.km)	21.090.726	25.579.781	31.047.897
Volume BBM (Liter) Fuel Volume (liter)	162.961.132	188.239.717	195.585.152
Optimalisasi (Satuan Angkutan/Volume BBM) Optimization (Transport Unit/Fuel Volume)	0,13	0,14	0,15

Sistem Pembelian Bahan Bakar VHS | VHS Fuel Purchase System

Sejak bulan April 2015, KAI telah menerapkan sistem pembelian bahan bakar VHS. Sebelumnya, praktik yang dilakukan oleh Perusahaan adalah:

- a. Penyaluran kepada KAI dilakukan secara Loco di titik serah Pertamina.
- b. Menggunakan transportir Swasta dalam pengiriman BBM ke Tangki Timbun Perusahaan.
- c. Mengelola sendiri penyimpanan dan pengisian BBM ke *rolling stock*.

Namun, sistem pembelian tersebut terdapat beberapa permasalahan, yaitu adanya kehilangan potensial saat pengiriman BBM dari Depot Pertamina ke Tangki Timbun Perusahaan 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 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. KAI hanya akan mencatat dan membayar bahan bakar minyak aktual yang digunakan saja.

Beberapa manfaat VHS diantaranya adalah:

- a. 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.
- b. *Zero Stock*, sehingga potensi kehilangan stok dapat dihilangkan. Akibatnya, tidak ada lagi uang Perusahaan yang mengendap akibat penyimpanan BBM sehingga aliran kas Perusahaan tidak terpengaruh.
- c. Pengelolaan dan pengendalian BBM yang lebih baik.
- d. Unit Sarana dapat lebih fokus melaksanakan pemeliharaan, karena pengelolaan BBM terbantu dengan adanya pola VHS.
- e. Kesehatan, keselamatan, dan lingkungan yang lebih terjamin.

Since April 2015 KAI has been implementing the VHS fuel purchase system. Prior, the Company implemented the following practices:

- a. The distribution to KAI is done by Loco at Pertamina's handover point.
- b. Fuel delivery to Company's storage tank is done by private-owned transporter.
- c. Fuel storage and filling to rolling stock is self-managed.

Nevertheless, the purchasing system had some defects, such as potential loss during fuel delivery from Pertamina Depot to company Storage Tank and during fuel storage and utilization due to leakage in fuel installations, evaporation, or inaccuracy of Measuring Device.

Another issue is the limited human resources, where unavailability of a special Unit to handle the fuel management. The fuel management was assumed by the Rolling Stock Unit whose main duty is to maintain facilities using limited resources. The system was difficult to monitor and control in terms of fuel consumption, which resulted in the waste of fuel.

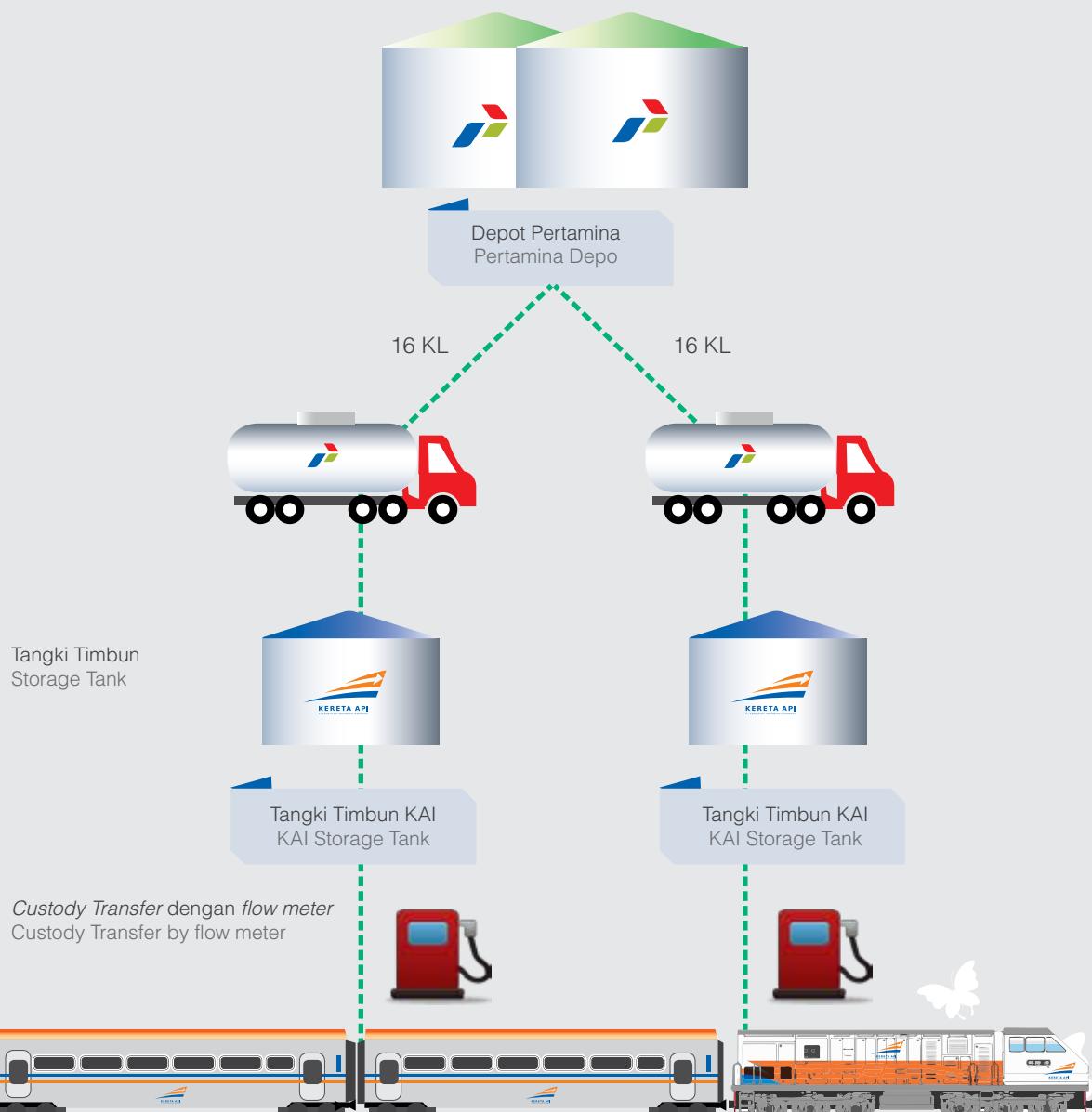
To address the issue, KAI made innovations by implementing the VHS. Using the system, vendor is directly responsible to supply fuel to railway facility which shall use the fuel. KAI will merely record and make payment for the actual fuel used.

Several benefits of the VHS are:

- a. Relatively steady fuel consumption albeit with the increase in the number of trains. For the ratio of fuel consumption to the number of trains, a declining trend in a significant figure will be seen from the comparison of prior to using VHS after using the VHS.
- b. Zero Stock, to eliminate the potential stock loss. Therefore, Company's non-liquid money due to fuel storage will no longer an issue, which eliminates impact to the Company cash flow.
- c. Better fuel management and control.
- d. The Rolling Stock Unit can be more focused on performing the maintenance, as the fuel management is assisted with the VHS pattern.
- e. More assurance to health, safety, and environment.



Skema Sistem Pembelian Bahan Bakar VHS | VHS Fuel Purchase System



Penggunaan Air

Pada tahun 2050, diperkirakan populasi global mencapai sembilan milyar. Hal ini berpengaruh terhadap terus bertambahnya pasokan kebutuhan air bersih. Kurangnya air bersih memiliki dampak pada ekonomi, sosial, dan lingkungan. Untuk itu, KAI senantiasa mengimbau kepada seluruh jajaran Perusahaan untuk dapat menggunakan air secara bijak. KAI menggunakan air untuk kepentingan kantor dan penunjang kegiatan operasi. Kegiatan di KAI yang menggunakan air adalah untuk:

1. Mencuci Kereta dan Lokomotif
2. Isiair toilet kereta
3. Kebersihan stasiun
4. Kebersihan kantor
5. Menyiram tanaman

Pengelolaan Emisi Gas Rumah Kaca

KAI menyadari bahwa penggunaan energi untuk kegiatan operasi Perusahaan berbanding lurus dengan emisi gas rumah kaca (GRK) yang dihasilkan Perusahaan. Emisi GRK utama Perusahaan berasal dari pemakaian bahan bakar minyak kereta api dan pemakaian listrik aliran atas (LAA) untuk KRL.

Water Consumption

In 2050 the global population is predicted to reach nine billion lives. This brings impact on the continuously increasing demands for clean water supply. The lack of clean water has economic, social, and environmental impacts. To that matter, KAI encourages all Company personnel to wisely consume water. Water consumed by KAI is used for office necessities and for supporting operational activities. The water-consuming activities at KAI include:

1. Train and Locomotive washing
2. Train toilet water filling
3. Station hygiene
4. Office hygiene
5. Plant watering

Greenhouse Gas Emission Management

KAI realizes that the use of energy for Company operational activities is directly proportional to greenhouse gas emission generated by the Company. Greenhouse gas emission from the Company is primarily sourced from the consumption of fuel by train and Overhead Catenary System (OCS) for EMU.

Perkiraan Emisi GRK KAI [G4-EN15, G4-EN16]

Estimated Greenhouse Gas Emission in KAI [G4-EN15, G4-EN16]

Kegiatan Activity	Emisi GRK (Ton CO ₂ e) Greenhouse Gas Emission (Ton CO ₂ e)		
	2013	2014	2015
Pemakaian BBM KA Fuel Consumption by Train	433,99	508,25	528,08
Pemakaian LAA OCS Consumption	63,70	107,78	110,24

*Catatan: Dihitung dari penggunaan (Scope 1) BBM dan (Scope 2) LAA

Faktor Emisi BBM (Diesel) = 2,7 kgCO₂/liter, IPCC 2006

Faktor Emisi Listrik PLN (Jamali, Baseline Sistem Ketenagalistrikan PLN, 2009) = 0,743 kgCO₂/kWh

*Note: Calculated from fuel (Scope 1) and OCS (Scope 2) consumptions

Fuel (Diesel) Emission Factor = 2.7 kgCO₂/liter, IPCC 2006

PLN Electricity Emission Factor (Jamali, Baseline Sistem Ketenagalistrikan PLN, 2009) = 0.743 kgCO₂/kWh

Untuk mengurangi risiko pemanasan global akibat emisi GRK yang dihasilkan Perusahaan, KAI melakukan serangkaian program untuk mengurangi emisi. KAI juga mengimbau kepada seluruh jajaran Perusahaan untuk melakukan penghematan dalam menggunakan energi dengan menerapkan Penghematan energi listrik seperti mematikan lampu yang tidak perlu, menjaga suhu pendingin ruangan, tidak menggunakan kertas secara berlebihan, menggunakan kertas yang masih dipakai, mengurangi pencetakan yang kurang perlu, dan lain-lain.

Pada tahun 2015, KAI juga melakukan aksi *go green* dengan melakukan penanaman pohon. KAI melakukan penanaman pohon di wilayah Resort Subdivre 3.2 Tanjungkarang dengan rincian sebagai berikut:

To reduce the risk of global warming due to greenhouse gas emission generated by the Company, KAI conducts a set of programs to reduce emission. KAI also encourages Company personnel to save energy by turning off lamps when not needed, monitoring room air conditioning temperature, paper saving, reusing paper which can still be used, reducing unnecessary printing, and other kinds of methods.

In 2015 KAI carried out go green action with tree planting. The trees were planted at the Resort area of the Regional Sub-Division 3.2 Tanjungkarang with the following details:

No.	Nama Pohon Name of Tree	Volume (batang) Volume (seedling)
1	Alpukat Mentega 'Butter' Avocado	100
2	Mangga Mango	150
3	Matoa Matoa (<i>Pometia pinnata</i>)	100
4	Rambutan Rapiyah 'Rapiyah' Rambutan	100
5	Lengkeng Diamond River 'Diamond River' Longan	150
6	Durian Montong 'Montong' Durian	150
7	Pucuk Merah <i>Syzygium oleana</i>	100
Jumlah Total		850

Scan Dokumen Pekerja Menuju Efisiensi dalam Penghematan Penggunaan Kertas (*Paperless*) Scan of Employee Document toward Paper Saving and Efficiency (*Paperless*)

Dalam rangka melindungi bumi dari emisi Gas Rumah Kaca GRK yang dihasilkan Perusahaan, KAI melakukan inisiatif paperless yang dituangkan dalam aplikasi *e-office*. *Employee Self Service* (ESS) adalah salah satu menu pada aplikasi *e-office* yang digunakan Unit SDM Perusahaan untuk melakukan perubahan data pekerja. Hasil verifikasi perubahan *scan* data ini langsung tersimpan di menu info pekerja. Dokumen tersebut tersimpan dalam format pdf sehingga mudah dicari, aman dari potensi kehilangan, kerusakan, dan kebakaran, menghemat tempat penyimpanan, serta mudah diakses pada saat yang diperlukan. Dengan adanya fasilitas scan dokumen pekerja ini akan lebih menghemat waktu dan biaya. KAI pun ikut mengkampanyekan konsep “*go green*” karena telah menghemat penggunaan kertas (*paperless*).

To protect the earth from Greenhouse Gas emission generated by the Company, KAI makes paperless initiative which is realized in the e-office application. Employee Self-Service (ESS) is a menu in the e-office application used by Company's HR Unit to make changes to employee data. The verification of the changes to the data scan is directly stored in employee info menu. These documents are kept in pdf format for easy searching, safe from loss, damage, and fire potentials, storage space efficiency, and easy access when necessary. The employee document scan facility will reduce time and cost. KAI participates in “*go green*” campaign to encourage paper saving (*paperless*) program.

The screenshot shows the eOffice interface with the following details:

- Header:** eOffice, Records, Information, Documents, Forms, Social.
- Left Sidebar:** Home, Records, Struktur PT KAI, Data Pegawai, Employee Self Service (ESS) (highlighted in purple), Persepsi KAI, Persepsi Data, Persepsi Informasi, My Site, Employee HRIS Resources, Stock, Time Management, Standard PT KAI, Tax, KOM Helpdesk, E-Learning, Info SDM, Help Manual.
- Center Content:**
 - HRIS:** Human Resources Information System, PT Kereta Api Indonesia (Persero).
 - INFO SDM:** SMRK (SISTEM MANAJEMEN KERJA) - KOMPETENSI SARJANA 2016, Pengumuman Penerimaan Kompetensi Sarjana di Tahun 2016, Kompetensi Manajemen dengan Metode yang Sama dengan Seluruh Instansi Pemerintah.
 - BANTU KILAT PEMERIKAAN LIKZAM TH.2015:** Pendekatan SMRK, Kumpulan informasi kerja di lingkungan kerja dan faktor-faktor lingkungan kerja yang mempengaruhi kerja dan hasil kerja.
 - LAIN-LAIN:** Surat Tanda Daftar Nama, Surat Rekomendasi, Surat Undangan Penyampaian Sertifikat Tahun 2015, Surat Download Sampiran, Lampiran Rapor.
- Right Sidebar:** NOTIFIKASI, EMIR MONTI (E1672), Profile Picture.

The screenshot shows the ESS form for reporting employee data:

PELAPORAN DATA PEGAWAI (EMIR MONTI - 61672)

FORMULIR PELAPORAN PERUBAHAN DATA

Form fields include:

- 1. Pekerjaan Nama: EMIR MONTI
- 2. Dokumen Perbaikan Nama: Choose File: No file chosen. *Upload the pdf, maximum 1 MB.
- 3. Pendidikan Agama: PILIH AGAMA
- 4. Gairah: S Seni
- 5. Jenis Kelamin: Laki-Laki
- 6. Tempat Lahir: 05-10-1988
- 7. Tempat Lahir: FAJARNO
- 8. Negara: Indonesia
- 9. Kewarganegaraan: Indonesia
- 10. Status Nikah: Masih
- 11. Tanggal Waktu: 10-05-2016

Notes: Untuk perekaman status nikah terlebih dahulu lakukan tanda tangan pada halaman KTP/Surat.

Buttons: Berikut, Lanjutkan.



Pengelolaan Limbah

Kegiatan operasi perkeretaapian menghasilkan limbah yang berasal dari proses pemeliharaan sarana. Oleh karena itu, KAI senantiasa melakukan pengelolaan limbah sebagai salah satu bentuk tanggung jawab sosial Perusahaan terhadap lingkungan. KAI melakukan pengelolaan limbah yang dibagi menjadi dua yaitu, limbah cair (berasal dari pelumas, dan solar bekas) dan limbah padat (berasal dari drum bekas, besi, gram bubutan, potongan besi).

Waste Management

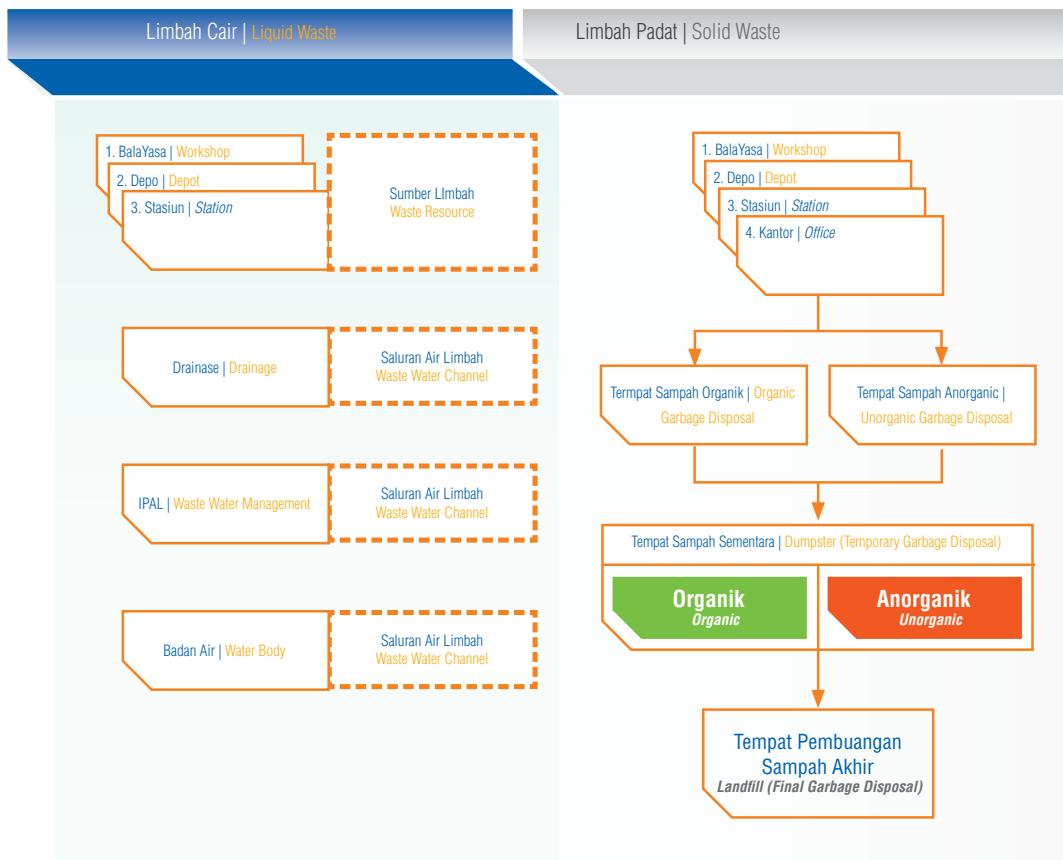
Railway operational activities generate wastes from facility maintenance process. Therefore KAI actively performs waste management as the social responsibility to the environment. The management is carried out for two types of waste, i.e. liquid waste (e.g. used lubricating oil and diesel oil) and solid waste (e.g. used drums, iron, lathe shavings, iron scrap).

Volume Limbah [G4-EN23] | Lubricating Oil Consumption Volume [G4-EN23]

Jenis Limbah Waste Type	Satuan Unit	Tempat Pengolahan Waste Treatment Plant	Tujuan Akhir Pembuangan Disposal Final Destination	Tahun Year		
				2013	2014	2015
Minyak Pelumas Bekas Used Lubricating Oil	liter	Instalasi Pengelolaan Air Limbah (IPAL) Wastewater Management Installation	Perusahaan yang memiliki izin Pengolahan Limbah Kategori B3 Company with Permit for Toxic and Hazardous Waste Management	353,929	407,677	351,135
Drum Bekas Used drums	bah piece	Tempat Sampah Anorganik Inorganic Garbage Can	Perusahaan Pengecoran Logam Metal Casting Company	3,755	4,708	4,366
Gram Bubutan Lathe Shavings	kg	Tempat Sampah Anorganik Inorganic Garbage Can	Perusahaan Pengecoran Logam Metal Casting Company	205,294	342,557	387,122
Potongan Besi <1 Kg Iron Scrap <1 kg	kg	Tempat Sampah Anorganik Inorganic Garbage Can	Perusahaan Pengecoran Logam Metal Casting Company	292,497	1,127,913	984,945
Lain-lain Others	kg	Tempat Sampah Anorganik Inorganic Garbage Can	Perusahaan Pengecoran Logam Metal Casting Company	181,183	116,347	141,674

Alur pengelolaan limbah KAI

KAI Waste Management Flow



Penggunaan dan Pengelolaan Pelumas

KAI menggunakan pelumas untuk menjalankan lokomotif serta sebagai pendingin, pelindung karat, pembersih dan penutup celah pada dinding mesin.

Lubricating Oil Consumption and Management

Lubricating oil is used to run the locomotive and serves as coolant, rust protector, cleaner, and gap cover at machine wall.

Volume Penggunaan Pelumas[G4-EN1] | Lubricating Oil Consumption Volume [G4-EN1]

Keterangan Description	Volume (liter) Volume (liter)		Volume (kg) Volume (kg)		Volume (pieces) * Volume (pcs)	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Sarana Facility	3,434,719.15	3,049,275.20	107,996.35	79,419.50	8,517.90	9,591.50
Prasarana Infrastructure	30,543	82,587.50	880	3,753	-	-

*satuan tiap pieces berbeda, ada yang 9 kg, 4,5 kg, dll

*Each piece has different measurement; either 9 kg, 4.5 kg, or others



KAI juga mengelola sisa pelumas bekas penggunaan di sarana dan prasarana perkeretaapian sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan dalam Keputusan Direksi 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.

Sesuai dengan Instruksi Direksi KAI Nomor: 4/PL.405/KA-2011 tentang Pengelolaan Limbah, pengelolaan limbah yang ada di lingkungan Perusahaan merupakan bagian dari kegiatan usaha. KAI berupaya melakukan pengelolaan limbah secara baik dan benar, terpelihara, terkontrol, dan teruji untuk meminimalisir dampak yang ditimbulkan terhadap lingkungan dengan menyediakan sarana pengelolaan limbah. Petugas pengelola melakukan pengecekan secara rutin setiap enam bulan sekali. Hal tersebut dilakukan agar pengelolaan limbah dapat terkontrol dan dapat segera dilakukan perbaikan apabila terjadi kerusakan.

Pengelolaan Penimbunan/*Stockpile* Batu Bara

KAI menyadari penuh bahwa kegiatan penimbunan/*stockpile* batu bara berpotensi mencemari lingkungan. Oleh karena itu, KAI melakukan pengelolaan dampak lingkungan yang bersumber dari penimbunan batu bara untuk mencegah terjadinya pencemaran lingkungan hidup yang telah dituangkan dalam Keputusan Direksi No.KEP.U/PR.904/VI/I/KA-2012 tentang Pedoman Pengelolaan Dampak Lingkungan di Penimbunan/*Stockpile* Batu Bara PT Kereta Api Indonesia (Persero).

KAI telah mengelola dengan baik penimbunan batu bara melalui Dokumen Lingkungan (Dokumen UKL/UPL, AMDAL) yang telah disahkan oleh Dinas Lingkungan setempat. Aspek lingkungan yang dikelola Perusahaan meliputi, kualitas udara dan kebisingan, kualitas air, sosial ekonomi, serta bahaya kebakaran.

KAI also manages used lubricating oil from the consumption at the railway facility and infrastructure according to established procedures in the Decree of the Board of Directors No. Kep.U/TM.501/X/2/KA-2012 on the Procedures for the Storage of Used Lubricating Oil and the Instruction of the Board of Directors No. 4/PL.405/KA-2011 on Waste Management.

Pursuant to KAI Board of Directors Instruction No 4/PL.405/KA-2011 on Waste Management, waste management at the Company is a part of business activities. KAI strives to perform the correct and proper waste management, in maintained, controlled, and tested methods to minimize the occurrence of impact on the environment through the provision of waste management facility. The official in charge checks the system on a regular basis every six months. This is aimed to maintain control toward waste management and to be able to immediately take action when damages occur.

Coal Stockpile Management

KAI fully realizes that the stockpiling of coal has environmental pollution potential. Therefore the management of environmental impact arising from coal stockpiling to prevent environmental pollution has been established in the Decree of the Board of Directors No. KEP.U/PR.904/VI/I/KA-2012 on The Guidelines for the Management of Environmental Impact at the Coal Stockpile of PT Kereta Api Indonesia (Persero).

KAI has properly managed the coal stockpiling with Environmental Documents (Environmental Management Efforts/Environmental Monitoring Efforts, EIA Documents) which have been approved by local Department of Environment. The environmental aspects on the management include air quality and noise, water quality, socio-economic condition, and fire hazard.

Upaya Pengelolaan Penimbunan/*Stockpile* Batu Bara [G4-EN27]

Coal Stockpile Management Effort [G4-EN27]

No.	Aspek Lingkungan yang Terkena Dampak Affected Environment Aspect	Sumber Dampak Source of Impact	Tujuan Pengelolaan Management Purpose	Upaya Pengelolaan Management Effort
1	Kualitas Udara dan Kebisingan Air Quality and Noise			
	a Pencemaran Udara Air Pollution	Pemboran batu bara ke <i>stockpile</i> , emisi gas buang peralatan mekanis untuk mengisi dan membongkar muatan batu bara, serta emisi gas buang dari genset pada saat PLN tidak beroperasi. Coal drilling to stockpile, exhaust gas emission of the mechanical equipment to fill and unload coal cargo, and exhaust gas emission from generator during PLN blackout	Untuk mengurangi emisi gas buang dan debu. To reduce exhaust gas emission and dust.	<ul style="list-style-type: none"> a. Penanaman pohon tegak dengan tinggi minimal 4m di sekitar <i>stockpile</i>. The planting of stand tree with minimum height of 4 meter around the stockpile. b. Melakukan penyemprotan pada saat pengisian dengan alat <i>water sprayer</i>. Spraying during the filling with water sprayer. c. Lokasi penimbunan harus dipagar dinding. Wall should be constructed surrounding the stockpile location.
	b Kebisingan Noise	Pemboran batu bara ke <i>stockpile</i> , emisi gas buang peralatan mekanis untuk mengisi dan membongkar muatan batu bara, serta emisi gas buang dari genset pada saat PLN tidak beroperasi. Coal drilling to stockpile, exhaust gas emission of the mechanical equipment to fill and unload coal cargo, and exhaust gas emission from generator during PLN blackout.	Menebak sebaran kebisingan. Reducing noise distribution.	<ul style="list-style-type: none"> a. Penanaman pohon. Tree planting. b. Menggunakan pelindung telinga. Wearing ear protector.
2	Kualitas Air (Penurunan/Pencemaran Air) Water Quality (Water Reduce/ Pollution)	Adanya limbah dari toilet serta limpahan dari penampungan batu bara. Waste from toilets and overflow from coal stockpile.	Menghindari/mencegah pencemaran air. Avoiding/preventing water pollution.	<ul style="list-style-type: none"> a. Pembangunan <i>septic tank</i>. Construction of septic tank. b. Pembangunan kolam pengendap. Construction of sedimenting pool.
3	Sosial Ekonomi Socio-Economy			
	a Peluang Kerja Bagi Masyarakat Sekitar Work opportunity for surrounding community.	Kegiatan penerimaan tenaga kerja. Workforce recruitment activities.	Agar peluang kerja pada penampungan batu bara dapat dimanfaatkan oleh penduduk. Work opportunity at the coal stockpile can be used by the community.	Mengupayakan dan memberikan peluang kerja terhadap penduduk lokal sesuai keahlian yang dibutuhkan. Creating and providing work opportunity to local communities according to demanded expertise.
	b Keamanan Security	Gangguan keamanan dari masyarakat sekitar. Disturbance from local communities.	Menghindari gangguan keamanan sehingga operasional tidak terganggu. Avoiding security disturbance to maintain smoother operations.	<ul style="list-style-type: none"> a. Penjagaan oleh petugas keamanan 24 jam. 24-hour surveillance by security guards. b. Membuat pos-pos keamanan. Construction of security posts. c. Memasang papan peringatan yang berisi "Yang Tidak Berkepentingan Dilarang Masuk". Installation of warning board written "No Trespassing". d. Penerangan yang memadai. Proper lighting.



Upaya Pengelolaan Penimbunan/*Stockpile* Batu Bara [G4-EN27]

Coal Stockpile Management Effort [G4-EN27]

No.	Aspek Lingkungan yang Terkena Dampak Affected Environment Aspect	Sumber Dampak Source of Impact	Tujuan Pengelolaan Management Purpose	Upaya Pengelolaan Management Effort
4	Bahaya Kebakaran Fire Hazard	Batu bara yang mudah terbakar sendiri (<i>combustion</i>) Easily combustible coal	Menghindari bahaya kebakaran Avoiding fire hazard	<ul style="list-style-type: none"> a. Memantau kondisi <i>stockpile</i> batu bara untuk menghindari <i>combustion</i>. Monitoring the condition of coal stockpile to avoid combustion. b. Lampu penerangan dan sekering terawat baik. Lamps and fuses are well-maintained. c. Pemadam api harus ditempatkan di ruang bebas dan terarah. Fire extinguishers are placed at free and directed room. d. Tanda peringatan dan larangan merokok harus ada dan dipelihara sehingga dapat terbaca. Warning signs and smoking bans should be available and well-maintained for easy reading.

Fasilitas Ramah Lingkungan

KAI senantiasa melakukan pembenahan dan perubahan terhadap fasilitas dan pelayanan perkeretaapian. Untuk tahun 2015, KAI kembali melakukan inovasi dengan membuat fasilitas kereta api yang ramah lingkungan, yaitu membuat alat penyaring *closet* TRL (Toilet yang Ramah Lingkungan) di kereta dan membuat pintu kereta menggunakan limbah *plate galvanis*.

Environmentally Friendly Facilities

KAI continuously improves and enhances the railway facilities and services. For 2015, KAI made another innovation by establishing environmentally friendly railway facility, by installing toilet filter - Environmentally-Friendly Toilets o trains and making train doors using galvanized plate waste.

Alat Penyaring Closet TRL (Toilet Yang Ramah Lingkungan) di Kereta |

Toilet Filter for Environmentally-Friendly Toilet on Train



Kondisi Awal Closet TRL
Initial Condition of Environmentally Friendly Toilet

Kondisi Akhir Closet TRL setelah Pembersihan
Final Condition of Environmentally-Friendly Toilet after Cleaning

Toilet merupakan fasilitas mendasar yang sangat dibutuhkan manusia. Saat melakukan perjalanan dengan KA, setiap penumpang pasti membutuhkan fasilitas toilet yang bersih, nyaman, dan ramah lingkungan. Oleh karena itu, Pada tahun 2015, KAI turut aktif dalam proses pelestarian lingkungan melalui penerapan sistem toilet yang ramah lingkungan (TRL) pada kereta penumpang untuk kelas eksekutif, bisnis, maupun ekonomi.

Penerapan TRL pada kereta penumpang yaitu fasilitas toilet yang memiliki bak penampungan tersendiri sehingga kotoran tidak jatuh langsung ke jalan rel. TRL ini mengacu pada prinsip “bersih, tidak menimbulkan bau, dan higienis”. Unit pelayanan Subdivre 3.1 Kertapati membuat inovasi alat penyaring *closet* TRL untuk mempermudah perawatan dan menjaga kebersihan TRL di kereta serta berfungsi sebagai penahan sampah anorganik yang dapat merusak proses kerja TRL. Proses perawatan yang dilakukan antara lain:

1. Pembersihan sampah.
2. Pembersihan saringan dengan bahan kimia (*freedom*).
3. Pembilasan saringan.

Hasil akhir dari penggunaan saringan ini, TRL senantiasa berfungsi sebagaimana mestinya dan memenuhi standar pelayanan. Sampah-sampah anorganik yang masuk pun sangat jauh berkurang. Hal ini sangat membantu proses penguraian agar hasil buangan akhir lebih ramah lingkungan. Meskipun wujud TRL ini terlihat kecil, namun dampaknya sangat besar terhadap kualitas pelayanan Perusahaan secara keseluruhan dan turut andil dalam upaya pelestarian lingkungan.

Toilets are basic facilities necessary for humans. During railway trip, every passenger needs clean, comfortable, and environmentally-friendly toilet facility. To that reason, in 2015 KAI actively participated in the environmental preservation by constructing Environmentally-Friendly Toilets for passenger trains of executive, business, and economy classes.

An Environmentally-Friendly Toilet has its own septic tank to avoid human waste from falling directly onto rail. The Environmentally-Friendly Toilet refers to the principles of “clean, odorless, and hygienic”. The Regional Sub-Division 3.1 Kertapati Service unit initiated the toilet filter for the Environmentally-Friendly Toilet and made the Environmentally-Friendly Toilet maintenance and hygiene efforts easier on train while functioning to contain inorganic waste which may disturb the Toilet’s operation. The maintenance consists of:

1. Garbage cleaning.
2. Filter washing using chemical substance (*freedom*).
3. Filter rinsing.

The end result of the utilization of the filter expects the Environmentally-Friendly Toilet to function properly and meet the service standard. Incoming inorganic wastes also reduce a lot. This extremely helps the decomposing process to produce more environmentally-friendly final disposal. Although the Environmentally-Friendly Toilet is small, it has large impact on the quality of Company service as a whole, and is contributing to the environmental preservation efforts.

Pintu Kereta Menggunakan Limbah Plate Galvanis [G4-EN2]

Train Door Using Galvanized Plate Waste [G4-EN2]



Untuk mempersiapkan sarana KA yang andal, diperlukan *workshop* (bengkel) yang telah memenuhi standar perawatan profesional (ISO 9001:2008). Oleh karena itu, Balai Yasa (BY) sebagai bengkel perawatan dituntut untuk bisa menyiapkan sarana yang andal. BY Tegal menemukan rangka pintu yang keropos karena terbuat dari pipa segi empat besi biasa dan cenderung mudah berkarat apabila terkena air atau udara lembab. BY Tegal menemukan banyak *plate galvanis* sisa dari pembuatan suku cadang yang tidak terpakai. Temuan ini memunculkan ide untuk membuat inovasi dan perbaikan dengan memanfaatkan limbah *plate galvanis*.

Rangka pintu lama berbahan pipa kotak pembuatannya lebih cepat karena bahan sudah tersedia (pembelian), umur lebih pendek (lebih mudah keropos), dan biaya yang dikeluarkan Perusahaan lebih banyak. Sedangkan, rangka pintu baru dengan memanfaatkan limbah *plate galvanis* pembuatannya lebih lama karena bahan kerangka dikerjakan sendiri, umur lebih lama karena rangka pintu terbuat dari *plate galvanis*, dan biaya yang dikeluarkan Perusahaan lebih efisien. Inovasi ini diharapkan dapat membuat *lifetime* pintu kereta sesuai dengan standar atau bahkan lebih lama.

Anggaran Program Lingkungan

Sebagai wujud komitmen Perusahaan dalam upaya melestarikan lingkungan, KAI telah menganggarkan sejumlah dana. Anggaran dana ini digunakan sebagai pendukung kelancaran terealisasinya program/kegiatan terkait pengelolaan lingkungan. Pada tahun 2015, anggaran dana yang telah direalisasikan sejumlah Rp266.588.200.

Penyaluran Dana Program Lingkungan KAI [G4-EN31]

KAI Environmental Program Fund Distribution [G4-EN31]

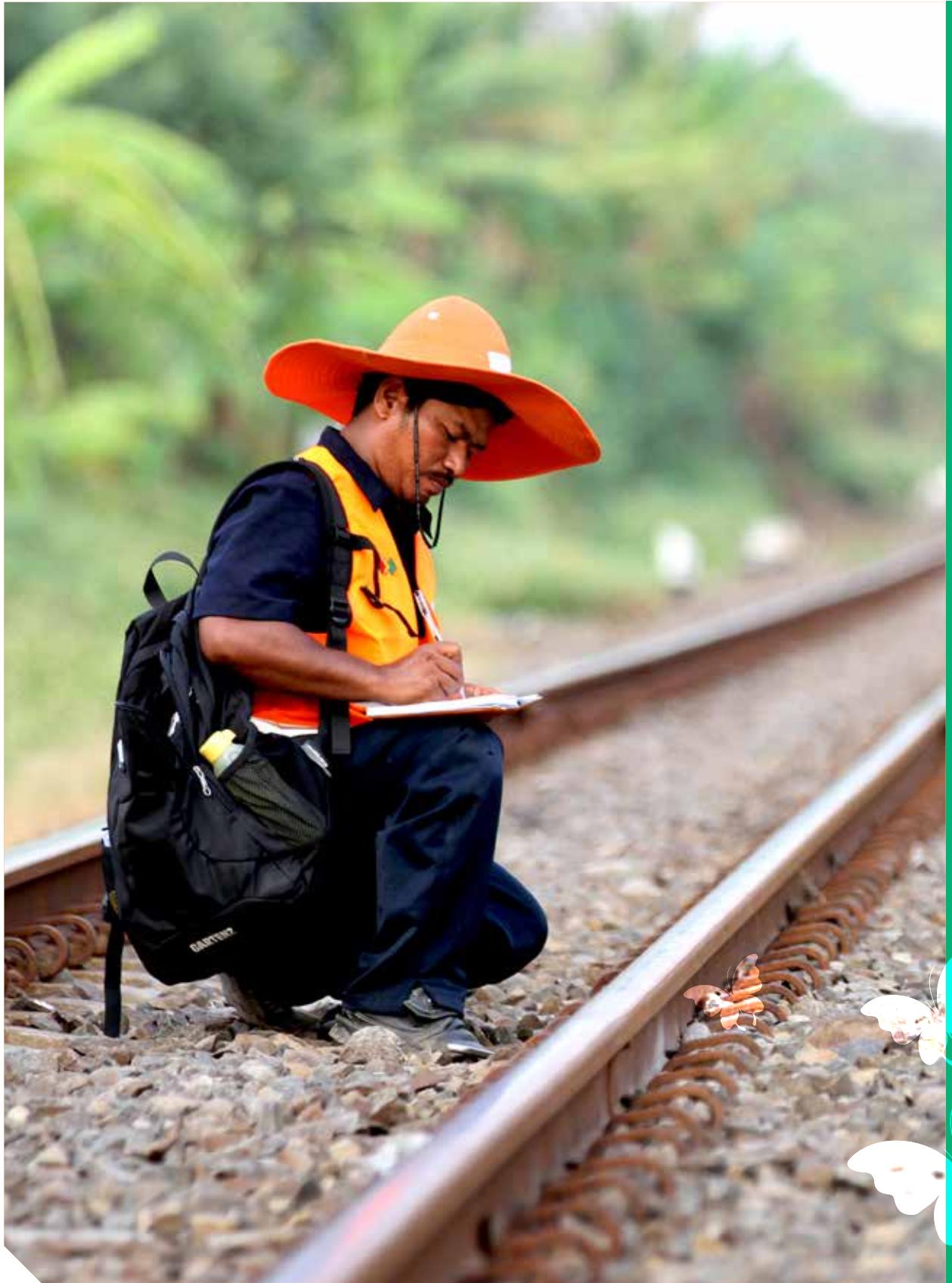
No.	Program Program	Nilai (Rp) Value (Rp)
1	Monitoring Lingkungan Environmental Monitoring	138.704.500
2	Pengambilan Kualitas Lingkungan (Udara dan Air) Environmental Quality Indexing	55.265.000
3	Kegiatan Peninjauan Saluran dan IPAL Channel Monitoring and Wastewater Management Installation	500.000
4	Kegiatan Keselamatan, Kesehatan Kerja, dan Lingkungan (K3L) Occupational Health, Safety, and Environment Activities	65.147.700
5	Sosialisasi Socializations	6.971.000
Jumlah Total		266.588.200

To prepare reliable train facility, the workshops need to comply with the professional maintenance standard (ISO 9001:2008). Therefore, Balai Yasa or the Workshop is required to be able to prepare reliable facilities. Tegal Workshop found that door frames are easily porous as they were made from regular iron square pipe which tends to rust when in contact with water or humid. Tegal Workshop found many galvanized plates which are the remains of unused material during parts production. The finding triggered an innovation for improvement by repairing the doors using galvanized plate waste.

Old door frames made from square pipe can be made faster due to availability of material (from purchase), albeit with shorter lifetime (high porosity) and higher cost. Meanwhile, the new door frame using galvanized plate waste takes longer time to construct as it is self-made. The lifetime of the door frame is longer due to change in material while cost efficiency improves. The innovation is expected to meet or even exceed the train door lifetime standard.

Environmental Program Budget

To show of Company commitment to environmental preservation effort, KAI has allocated certain budget. The fund budgeting aims to support the realization of environmental preservation programs/activities. In 2015 the fund budget realized was amounting to Rp266,588,200.



Kemasyarakatan untuk Pembangunan Berkelanjutan Indonesia

COMMUNITY FOR INDONESIA
SUSTAINABLE DEVELOPMENT





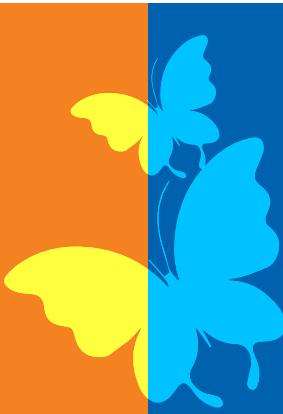


Kemasyarakatan untuk Pembangunan Berkelanjutan Indonesia

COMMUNITY FOR INDONESIA SUSTAINABLE DEVELOPMENT

KAI berkomitmen untuk terus mendukung terciptanya pembangunan yang berkelanjutan melalui program-program kemasyarakatan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan dan kualitas hidup masyarakat.

KAI is committed to continue supporting the creation of sustainable development through community programs to improve the welfare and life quality of the community.



KAI berkomitmen untuk berperan serta dalam pembangunan ekonomi berkelanjutan guna meningkatkan kualitas kehidupan dan lingkungan yang bermanfaat bagi keberlangsungan bisnis Perusahaan, komunitas setempat, maupun masyarakat pada umumnya. Untuk mencapai tujuan tersebut, KAI melakukan program-program CSR, yang diantaranya mencakup Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) dan Program Community Relations (CR). [G4-DMA-SO]

KAi is committed to involve in a sustainable economic development to improve the qualities of life and environment which are beneficial for the continuity of Company business, local communities, and the public at large. To achieve the goal, KAI implements CSR programs, among others the Partnership and Community Development Program and Community Relations (CR) Program. [G4-DMA-SO]

Visi, Misi, dan Tujuan CSR KAI

KAI CSR Vision, Mission, and Objective

VISI | VISION

Menjadi Perseroan yang memberikan manfaat tinggi bagi masyarakat, lingkungan, dan *stakeholder* melalui peningkatan aktivitas Program Kemitraan Bina Lingkungan (PKBL) dan *Community Relations* (CR).

Becoming a Company which brings large benefits for the society, environment, and stakeholders through the improvement of the Partnership and Community Development Program and Community Relations (CR).

MISI MISSION

Berperan aktif dalam mewujudkan peningkatan kualitas hidup dan kemandirian masyarakat serta kelestarian lingkungan.

Actively involved in realizing the improvement of life quality and independence of the community as well as environmental preservation.

Membangun citra positif dan sinergi Perseroan dengan stakeholder guna terciptanya situasi kondusif bagi operasional Perseroan yang berkelanjutan.

Building positive image and synergy with stakeholders to create conducive climate for sustainable Company operations.

TUJUAN | OBJECTIVE

Turut memberikan kontribusi dalam pembangunan dan peningkatan kualitas hidup masyarakat dan lingkungan guna terciptanya situasi kondusif bagi kelangsungan usaha Perusahaan.

To take part in contributing to the development and improvement of life quality of the community and the environment to create conducive atmosphere for the sustainability of Company business.

Kebijakan CSR [G4-DMA]
CSR Policy [G4-DMA]

No	Sasaran Kebijakan CSR CSR Policy Targets	Arah Kebijakan CSR CSR Policy Orientation
1	<p>Melaksanakan amanat dan tugas Pemerintah dalam menyalurkan dana PKBL.</p> <p>Assuming the mandate and duty from the Government in distributing the Partnership and Community Development Program fund.</p>	<p>Terciptanya jaminan keselamatan perjalanan Kereta Api.</p> <p>The creation of railway safety assurance.</p>
2	<p>Melaksanakan kegiatan dalam rangka <i>Corporate Image</i> dan peningkatan manfaat bagi <i>Stakeholder</i>.</p> <p>Implementing the activities for building Corporate image and enhancing benefits for the stakeholders.</p>	<p>Keberpihakan pada masyarakat miskin untuk dijadikan masyarakat yang berdaya, tumbuh, dan mandiri secara sosial dan ekonomi.</p> <p>Empathy with the poor community to encourage them to be powerful, growing, and independent both socially and economically.</p>
3	<p>Melakukan kerja sama dalam bentuk bantuan kepada masyarakat sekitar yang membutuhkan.</p> <p>Making cooperation in the form of assistance for the surrounding community in need.</p>	<p>Pengentasan kemiskinan, antara lain yaitu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan jumlah Mitra Binaan • Memfokuskan penyaluran bantuan dana Bina Lingkungan kepada delapan sektor sesuai Permen. • Melakukan penyaluran Program Kemitraaan untuk meningkatkan pendapatan ekonomi Mitra Binaan. • Meningkatkan pemasaran produksi Mitra Binaan <p>Poverty eradication, among others by:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Increasing the number of Development Partners • Focusing the Community Development fund distribution to eight sectors pursuant to the Ministerial Regulation. • Distributing the Partnership Program fund to increase the economic income of the Development Partners. • Increasing the marketing of products from Development.

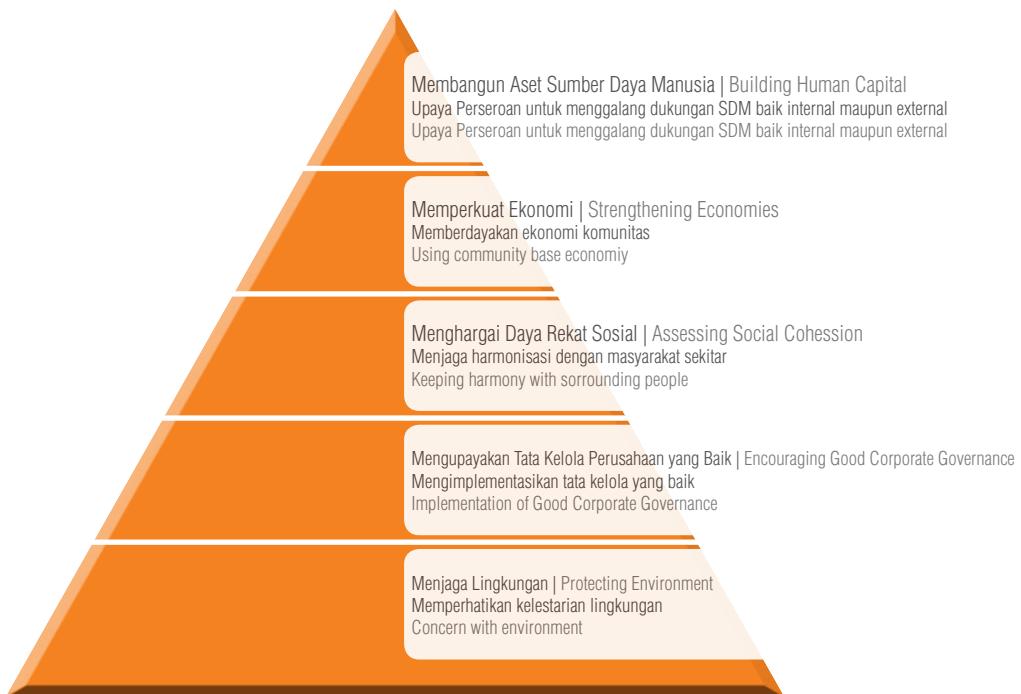


Pilar Program CSR

Sesuai dengan visi CSR Perseroan, penerapan CSR dilakukan berdasarkan pada lima pilar, yaitu:

CSR Program Pillars

Pursuant to the Company CSR Vision, the implementation of CSR is founded on five pillars, namely:



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.

Legal Basis of CSR Implementation

The KAI CSR program commences following the ratification of the Law No. 40 of 2007 on Limited Liability Companies, Article 74 and Law No. 25 of 2007 on Investment, Article 25 (b). Prior to the Law, KAI has been implementing the Partnership and Community Development Program since 1996, previously known as the Small Enterprise and Cooperative Development Program (Program Pembinaan Usaha Kecil dan Koperasi - PUKK) with development areas covering South Sumatra, West Java, Central Java, Special Region of Yogyakarta, and East Java. In 2007 pursuant to the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. KEP-236/MBU/2003 dated June 17, 2003, the program was retitled into the Partnership and Community Development Program (Program Kemitraan dan Bina Lingkungan - 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

The guidelines for the program were issued with the Regulation of the Minister of State-Owned Enterprises No. PER-05/MBU/2007 dated April 27, 2007 on Partnership program between SOEs and Small Enterprises and Community Development Program (PKBL). The

perubahan hingga dikeluarkannya Permen BUMN No. PER-09/MBU/2015 tentang Program Kemitraan dan Program Bina Lingkungan Badan Usaha Milik Negara pada tanggal 3 Juli 2015.

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 KAI, 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. Sedangkan pengelolaan di daerah dibentuk tim CSR secara fungsional sesuai SK Direksi Nomor: KEP.U/KP 502/IV/1/KA-2015 tanggal 28 April 2015, tentang Petunjuk Pelaksanaan Penerapan Corporate Social Responsibility dengan tujuan agar pengelolaan PKBL lebih efektif dan efisien dengan prinsip *Good Corporate Governance*.

Regulation of the Minister of SOEs faced several amendments to the issuance of the Regulation of the Minister of SOEs No. PER-09/MBU/2015 on Partnership Program and Community Development Program of State Owned Enterprises dated July 3, 2015.

Pursuant to Decree of the Board of Directors of KAI No. KEP.U.OT.003/III/6/KA-2009 dated March 31, 2009, the Management of the Partnership and Community Development Program for the Head Office is structurally under the Vice President of Corporate Social Responsibility. Pursuant to Decree of the Board of Directors of KAI No. KEP.U.OT.003/VI/9/KA-2012 dated June 16, 2012 on the Responsibility of EVP/VP of Operation Area, Regional Area, Regional Subdivision in KAI, the management of the Partnership and Community Development Program at regions becomes the part of the Corporate Social Responsibility (CSR) activities under supervision of the President Director and Corporate Secretary. The regional management is functionally established by CSR team pursuant to Decree of the Board of Directors No. KEP.U/KP 502/IV/1/KA-2015 dated April 28, 2015 on Guidelines for the Implementation of Corporate Social Responsibility which aims to increase the effectiveness and efficiency of the Partnership and Community Development Program with Good Corporate Governance principle.

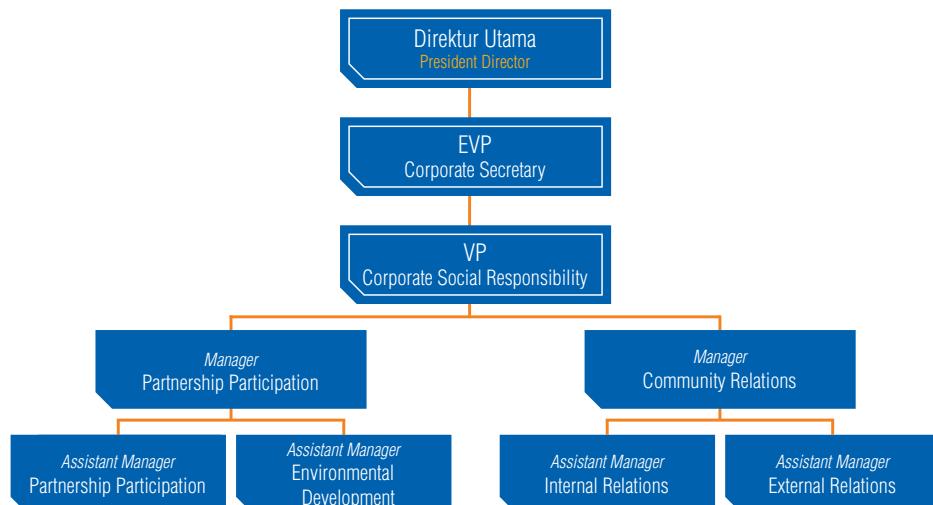
Struktur Organisasi Pengelolaan CSR

Untuk menciptakan hubungan yang harmonis dengan masyarakat sekitar, KAI telah menetapkan struktur organisasi untuk melaksanakan program CSR Perusahaan sesuai dengan SK Direksi Nomor: KEP.U/KP

CSR Management Organizational Structure

To create a harmonious relationship with the surrounding community, KAI has established the organizational structure to implement the CSR program of the Company pursuant to Decree of the Board of Directors No.

Struktur Organisasi CSR KAI | KAI CSR Organizational Structure





502/IV/1/KA-2015 tanggal 28 April 2015. Pelaksanaan CSR Perusahaan berada dibawah tanggung jawab *Vice President Corporate Social Responsibility*.

Sesuai SK Direksi Nomor : KEP.U/KP 502/IV/1/KA-2015 tanggal 28 April 2015 pelaksanaan CSR di daerah dilakukan oleh Tim Pelaksana CSR di Daerah, dengan susunan sebagai berikut:

1. Penanggung jawab CSR: Kepala Daerah (Kadaop Kadivre)
2. Penanggung jawab Keuangan: *Senior Manager/ Manager Keuangan*
3. Penanggung jawab Publikasi: *Senior Manager/ Manager Humas*
4. Penanggung jawab Pelatihan dan *Monitoring*: *Senior Manager/Manager SDM*
5. Penanggung jawab Survei: *Senior Manager/Manager Kesehatan*
6. Penanggung jawab Kegiatan: *Senior Manager/ Manager Keamanan*
7. Sekretariat: Pekerja KAI

KEP.U/KP 502/IV/1/KA-2015 dated April 28, 2015. The implementation of CSR in the Company is under the responsibility of the Vice President of Corporate Social Responsibility.

Pursuant to Decree of the Board of Directors No. KEP.U/KP 502/IV/1/KA-2015 dated April 28, 2015, the implementation of CSR at regions is performed by the CSR Implementing Team at Regions, with the following composition:

1. CSR Coordinator: Head of Area (Head of Operation Area/Head of Regional Division)
2. Financial Coordinator: Senior Manager/Manager of Finance
3. Publication Coordinator: Senior Manager/Manager of Public Relations
4. Training and Monitoring Coordinator: Senior Manager/Manager of Human Resources
5. Survey Coordinator: Senior Manager/Manager of Health
6. Activity Coordinator: Senior Manager/Manager of Security
7. Secretariat: KAI Employees

Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL)

Partnership and Community Development Program

Program Kemitraan (PK)

Partnership Program

Program Kemitraan (PK) merupakan program untuk meningkatkan kemampuan usaha kecil agar menjadi tangguh dan mandiri melalui pemanfaatan dana dari laba bersih Perusahaan, Program ini meliputi:

1. Pinjaman untuk membiayai modal kerja dan/ atau untuk pembelian aset tetap dalam rangka meningkatkan produksi dan penjualan.
2. Pinjaman tambahan untuk membiayai kebutuhan yang bersifat jangka pendek dalam rangka memenuhi pesanan dari rekanan usaha Mitra Binaan.

Partnership Program aims to improve the capability of small enterprises to become resilient and independent through the utilization of fund derived from Company net profit. The program covers:

1. Loan for working capital financing and/or fixed asset purchasing to improve production and sales.
2. Additional loan for financing short-term needs to meet orders from the business partners of the Development Partners.

Pada tahun 2015, jumlah mitra binaan Perusahaan bertambah 125 binaan dari 1.288 binaan menjadi 1.413 binaan. Program kemitraan ini disalurkan kepada mitra binaan yang bidang usahanya mencakup seluruh sektor ekonomi (Industri, Perdagangan, Pertanian, Peternakan, Perkebunan, Perikanan, Jasa, dan lainnya). KAI menganggarkan dana PK pada RKAP sebesar Rp12.570 juta. Penyaluran dana pinjaman lunak pada tahun 2015 yang direalisasikan kepada 125 Mitra Binaan di seluruh daerah operasi kereta api sebesar Rp4.090 juta.

In 2015 the number of the development partners of the Company increased by 125 partners, from 1,288 to 1,413 development partners. The partnership program is distributed to development partners whose lines of business include economic sector (Industry, Trade, Agriculture, Animal Husbandry, Plantation, Fishery, Service, and others). KAI has budgeted an amount of Rp12,570 million for the Partnership Program in the WP&B. The total distribution of soft loans in 2015 to 125 Development Partners across all railway operation areas is Rp4,090 million.

Jumlah Mitra Binaan KAI
Number of KAI Development Partners

No.	Wilayah Binaan Development Area	Tahun Year		
		2013	2014	2015
1	Sumatera Selatan South Sumatra	140	148	163
2	DKI Jakarta Capital Special Region Of Jakarta	24	31	34
3	Jawa Barat West Java	344	374	392
4	Jawa Tengah Central Java	182	211	222
5	DI Yogyakarta Special Region of Yogyakarta	142	159	204
6	Jawa Timur East Java	325	365	398
Jumlah Mitra Binaan Total Development Partners		1.157	1.288	1.413

PENYALURAN PINJAMAN MODAL KEPADA UMKM | DISTRIBUTION OF CAPITAL LOANS TO MSMS

Pada tahun 2015, KAI telah menyalurkan dana Program Kemitraan berupa pinjaman modal kerja kepada Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) sebesar Rp4.090 juta dengan jumlah sebanyak 125 mitra binaan yang tersebar di Jawa dan Sumatera. Pinjaman modal ini diberikan guna membantu pengembangan usaha UMKM agar lebih mandiri. Sektor UMKM yang diberikan pinjaman modal diantaranya sektor Industri, Perdagangan, Pertanian, Peternakan, Perkebunan, Perikanan, Jasa, dan sektor lainnya.

In 2015 KAI has distributed the Partnership Program fund in the form of working capital loans to Micro, Small, and Medium Enterprises (MSMEs) at an amount of Rp4,090 million to 125 development partners across Java and Sumatra. The capital loans were distributed to assist the development of MSME businesses, to foster independence. The MSME sectors receiving the capital loan include Industry, Trade, Agriculture, Animal Husbandry, Plantation, Fishery, Service, and other sectors.



Manajer Keuangan Triyanto, Manajer Humas Surono, dan Asman Keuangan Nurhadi, Daop 5 Purwokerto berfoto bersama dengan para mitra binaan usai penandatanganan kontrak pinjaman modal.

Manager of Finance Triyanto, Manager of Public Relations Surono, and Assistant Manager of Finance Nurhadi, of Daop 5 Purwokerto pictured together with development partners after capital loan contract signing



Penandatanganan perjanjian kontrak pinjaman modal disaksikan EVP 6 YK, Hendi Helmi, Manajer Keuangan Lia Indriati, dan Asman Anggaran Firman Utami. The signing of capital loan contract witnessed by EVP 6 YK, Hendi Helmi, Manager of Finance Lia Indriati, and Assistant Manager of Budget, Firman Utami



Realisasi Penyaluran Program Kemitraan berdasarkan Sektor Usaha (Rp juta)

Realization of Partnership Program Distribution by Business Sector (Rp million)

No.	Wilayah Provinsi Province Region	Sektor Usaha Business Sector							Jumlah Total
		Industri Industry	Perdagangan Trade	Pertanian Agriculture	Peternakan Animal Husbandry	Perkebunan Plantation	Perikanan Fishery	Jasa Service	
1	DKI Jakarta Capital Special Region of Jakarta	-	140	-	-	-	-	-	140
2	Jawa Barat West Java	320	415	-	-	-	-	-	735
3	Jawa Tengah Central Java	20	230	-	-	-	-	190	440
4	DI Yogyakarta Special Region of Yogyakarta	100	200	-	430	-	75	200	1.005
5	Jawa Timur East Java	-	730	20	60	-	15	260	1.085
6	Sumatera Selatan South Sumatra	-	605	-	-	-	30	50	685
Jumlah Total		440	2.320	20	490	-	120	700	4.090

KAI MENGIKUTI PAMERAN ISLAM BISNIS EXPO | KAI PARTICIPATION IN ISLAMIC BUSINESS EXPO

Sebagai salah satu cara dalam membantu mempromosikan produk mitra binaan, pada 8-10 Desember 2015, KAI mengikutsertakan mitra binaan pada Pameran Islam Bisnis Expo. Mitra binaan yang ditampilkan pada pameran ini yaitu Sanggar Seni Alam Sunyaragi dari Daop 3 Cirebon dan Cavin Craft dari Daop 6 Yogyakarta. Kedua Mitra Binaan ini mendapatkan attensi yang cukup tinggi dari para pengunjung atas produknya yang khas dan unik. Dengan mengikuti pameran ini, diharapkan produk para mitra binaan dapat dikenal oleh masyarakat luas, sehingga dapat meningkatkan omzet penjualan.

As one of the approaches in promoting development partner products, on December 18, 2015 KAI assigned its development partners to participate in the Islamic Business Expo. The development partners participated in the expo are Sunyaragi Nature Art Gallery from Operation Area 3 Cirebon and Cavin Craft from Operation Area 6 Yogyakarta. Both Development Partners received relatively high attention from the visitors for their special and unique products. By attending the expo, the development partners are expected to be able to introduce their products to the community at large, which may lead to increase in sales turnover.



Para pengunjung tertarik untuk melihat produk mitra binaan KAI.
Visitors interested in KAI development partners' products



Kadisperindag Prov. Jabar Fery Sofyan Arief membuka pameran turut didampingi Manager Partnership and Participation Bambang HR.

Head of Department of Industry and Trade of West Java Province, Fery Sofyan Arief opened the expo in the presence of Manager Partnership and Participation, Bambang HR



VP CSR Karyani Sugiatuti memberikan support kepada Mitra Binaan Sanggar Seni Alam Sunyaragi dari Daop 3 Cirebon dan Cavin Craft dari Daop 6 Yogyakarta yang sedang mengikuti pameran.

VP CSR Karyani Sugiatuti present to support expo participants, Development Partners Sunyaragi Nature Art Gallery of Daop 3 Cirebon and Cavin Craft of Daop 6 Yogyakarta





Program Bina Lingkungan (BL)

Program Bina Lingkungan (BL) merupakan program pemberdayaan kondisi sosial masyarakat oleh Perusahaan melalui pemanfaatan dana dari laba bersih Perusahaan. Pada tahun 2015, KAI telah menyalurkan bantuan dana Program Bina Lingkungan sebesar Rp5.732 juta kepada masyarakat yang tersebar di Jawa dan Sumatera. Berbagai bantuan yang meliputi tujuh jenis bantuan yaitu, Bantuan Korban Bencana Alam, Bantuan Pendidikan dan/atau Pelatihan, Bantuan Peningkatan Kesehatan, Bantuan Pengembangan Prasarana dan/atau Sarana Umum, Bantuan Sarana Ibadah, Bantuan Pelestarian Alam, serta Bantuan Sosial Kemasyarakatan dalam rangka pengentasan kemiskinan.

Community Development Program

The Community Development program empowers the socio-economic condition of the community through the utilization of fund from Company's net profit. In 2015 KAI has distributed an amount of Rp5,732 million of the Community Development Program fund to the communities across Java and Sumatra. Seven types of assistance were given, such as, Natural Disaster Relief, Education and/or Training Assistance, Health Improvement Assistance, Public Infrastructure and/or Facility Development Assistance, Religious Facility Assistance, Natural Preservation Assistance, and Social Assistance for Poverty Alleviation.

Bantuan Korban Bencana Alam

Natural Disaster Relief

KAI SALURKAN BANTUAN KEPADA KORBAN SINABUNG | KAI DISTRIBUTE RELIEF FOR SINABUNG VICTIMS

Sebagai bentuk keprihatinan Perusahaan atas musibah yang menimpa masyarakat sekitar Kabupaten Karo Sumatera Utara yang terkena erupsi Gunung Sinabung, pada Sabtu, 27 Juli 2015, KAI menyalurkan bantuan berupa sembako, susu murni, susu bayi, pakaian, perlengkapan bayi, perlengkapan mandi, dan karpet. Bantuan tersebut diberikan di dua lokasi posko yaitu Posko Gedung Serba Guna GBKP Kabanjahe yang dihuni sebanyak 542 orang dari 163 KK dan Posko Jambur Sempa Jaya Desa Peceren Berastagi dihuni korban bencana 1.517 orang dari 410 KK.

As Company awareness to the disaster victims of the Mount Sinabung eruption in Karo Regency, North Sumatra, on Saturday, July 27, 2015 KAI distributed donations in the forms of groceries, pure milk, infant formula, clothing, baby supplies, toiletries, and carpets. These donations were distributed to two Coordination Posts, GBKP Kabanjahe Multipurpose Building Coordination Post with 542 refugees from 163 households and Jambur Sempa Jaya Peceren Berastagi Village Coordination Post which consists of 1,517 refugees from 410 households.



VP Divre 1 Sumatera Utara Saridal menyerahkan bantuan kepada korban erupsi Gunung Sinabung.

VP of Regional Division North Sumatra Saridal handed over donations for Mount Sinabung victims

PEMBERIAN BANTUAN TANGGAP DARURAT | EMERGENCY RESPONSE ASSISTANCE

KAI menunjukkan kepedulian kepada masyarakat yang terkena bencana alam. Kepada masyarakat wilayah Ogan Ilir dan Ogan Komering, Sumatera Selatan yang terkena bencana kebakaran lahan, KAI memberikan bantuan tanggap darurat pada Selasa, 2 Desember 2015, berupa 5 buah tenda kompi, 10 tandu, 25 velbet, 100 kotak susu formula bayi, 100 kotak susu formula anak, obat-obatan, vitamin, 5.000 buah masker, 100 kaleng oksigen, dan 4 tabung oksigen ukuran 2 m³.

As Company awareness to the disaster victims of the Mount Sinabung eruption in Karo Regency, North Sumatra, on Saturday, July 27, 2015 KAI distributed donations in the forms of groceries, pure milk, infant formula, clothing, baby supplies, toiletries, and carpets. These donations were distributed to two Coordination Posts, GBKP Kabanjahe Multipurpose Building Coordination Post with 542 refugees from 163 households and Jambur Sempa Jaya Peceren Berastagi Village Coordination Post which consists of 1,517 refugees from 410 households.



VP CSR, Karyani Sugiantuti secara simbolis menyerahkan bantuan masker kepada EVP Divre Sumatera Selatan Yusren untuk dibagikan kepada masyarakat yang terkena dampak kabut asap.

VP CSR, Karyani Sugiantuti symbolically handed over masks to EVP of Divre South Sumatra, Yusren to distribute to the people affected by haze

Bantuan Pendidikan dan/atau Pelatihan

Education and/or Training Assistance

SISWA MENGENAL NUSANTARA | STUDENTS KNOWING NUSANTARA

KAI sebagai PIC Provinsi Sumatera Utara menjalankan program Kementerian BUMN yang bertajuk BUMN Hadir Untuk Negeri. Salah satu rangkaian dari acara tersebut Kementerian BUMN menyelenggarakan program Siswa Mengenal Nusantara (SMN) dengan kegiatan pertukaran pelajar SMU seluruh Nusantara dengan tema "Indonesia Negeri Kebanggaanku". KAI sebagai PIC bersama-sama dengan PT PPA dan PT SIER melaksanakan kegiatan SMN diawali dengan seleksi siswa SMU se-Sumatera Utara, pada 23-25 November 2015. Terpilih 17 siswa yang diberangkatkan ke Sulawesi Selatan pada 14 - 27 Desember 2015.

On December 21, 2015 to January 02, 2016, KAI acted as a host for 17 exchange students from Lampung. During 14 days, these students from Lampung visited numerous places to know deeper about North Sumatra Province in terms of social, cultural, tourism, educational, and SME fields. The students visited among others the Eco Farming Center, Gunung Leuser National Park Jungle Track, Berastagi, Annai Velangkanni, Dokan Kampong, taman Simalem Resort, Samosir, Soekarno's Exile House, Mariendal Creative Hamlet, Ulos Gallery Cermin Beach, and North Sumatra Museum.



17 siswa yang terpilih dari Sumatera Utara untuk mengikuti program Siswa Mengenal Nusantara
17 selected students from North Sumatra who participate in *Siswa Mengenal Nusantara* program



Pelepasan rombongan siswa Sumatera Utara yang akan diberangkatkan ke Sulawesi Selatan.
The dispatch of North Sumatra student contingent to South Sulawesi



Penyambutan atas kedatangan rombongan Siswa Mengenal Nusantara dari Lampung diwakili dari KAI, PT PPA, Dinas Pendidikan, dan Dinas Pariwisata Sumatera Utara.
The welcoming of Siswa Mengenal Nusantara contingent from Lampung represented by KAI, PT PPA, Department of Education, and Department of Tourism of North Sumatra



Bantuan Peningkatan Kesehatan

Health Improvement Assistance

RAIL CLINIC [G4-EC7, G4-SO1] | RAIL CLINIC [G4-EC7, G4-SO1]

KAI telah meluncurkan merupakan pusat pelayanan kesehatan dengan menggunakan kereta yang didesain seperti halnya ruang pelayanan kesehatan. Di dalam kereta ini diantaranya terdapat ruang pemeriksaan gigi dan ruang perawatan pasien. Dengan menggunakan Rail Clinic, KAI melakukan kegiatan bakti sosial pelayanan pengobatan gratis kepada masyarakat yang jauh dari fasilitas kesehatan namun terjangkau oleh kereta api.

KAI has launched a Rail Clinic. The Rail Clinic is essentially a train designed into healthcare rooms and serves as the healthcare center. The train consists among others dental exam room and patient-care area. With Rail Clinic, KAI holds community service activities by providing free medical treatments to the communities who are far from health facilities, but can be reached by railway.

Pada Sabtu, 19 Desember 2015, bertempat di Stasiun Wojo, Kabupaten Purworejo, Jawa Tengah KAI mengadakan bakti sosial pelayanan pengobatan gratis kepada masyarakat meliputi pelayanan dokter umum, perawatan gigi, kebidanan, EKG, lab sederhana, farmasi, hingga perawatan mata. Warga merasa sangat terbantu dengan adanya kegiatan ini.

On Saturday, December 19, 2015 at Wojo Station, Purworejo Regency, central Java, KAI provided free medical treatments to the communities through provision of general practitioners, dental care, obstetrics, EKG, simple lab, pharmacy, to ophthalmologic services. The members of the community felt greatly helped with the event.



Salah seorang warga sedang diperiksa mata di Rail Clinic.
A patient receiving eye examination at the Rail Clinic



Dirut KAI Edi Sukmoro menyapa warga yang akan mengikuti pengobatan gratis.
KAI President Director Edi Sukmoro greeted free healthcare recipients

BANTUAN DI BIDANG OLAHRAGA | ASSISTANCE IN SPORTS

Untuk membantu dalam meningkatkan kesehatan masyarakat, pada 1 April 2015, KAI memberikan bantuan dalam kegiatan olahraga masyarakat di Kecamatan Gunungjati, Kabupaten Cirebon. Bantuan yang diberikan berupa bola sepak dan uang tunai ini akan dimanfaatkan untuk mendukung kegiatan turnamen sepakbola "Pordago Cup II" merebutkan Piala Muspika.

To assist in the improvement of community health, on April 01, 2015 KAI provided assistance in sports for the community of Gunungjati Subdistrict, Cirebon Regency. The assistances of soccer ball and cash money will be used to support the "Pordogo Cup II" soccer tournament to compete over the Muspika Trophy.



Foto Bersama usai penyerahan bantuan.
Posing together after the handing over of assistance

Bantuan Pengembangan Prasarana dan/atau Sarana Umum

Public Infrastructure and/or Facility Development Assistance

PEMBANGUNAN RUANG KELAS, PRASARANA JALAN, DAN PEMASANGAN PAVING STONE [G4-EC7, G4-S01] CONSTRUCTION OF CLASSROOM, ROAD INFRASTRUCTURE, AND PAVING STONE INSTALLATION [G4-EC7, G4-S01]

Pada Jum'at 18 Desember 2015, bertempat di Ruang Rapat Daop 8 Sb, KAI menyerahkan bantuan dana Bina Lingkungan untuk pembangunan prasarana umum di wilayah Madura yakni:

1. Pembangunan Jalan Telford di Dusun Tiempok, Desa Katol Timur, Kec. Kokop, Kabupaten Bangkalan.
2. Pembangunan Ruang Kelas Baru MI "Miftahul Ulum" di Desa Karang Anyar, Kec. Proppo, Kab. Pamekasan.
3. Pemasangan Paving Stone di Desa Moncek, Kecamatan Lenteng, Kabupaten Sumenep.

Bantuan dana yang diterima diharapkan dapat dimanfaatkan sesuai kebutuhan sehingga dapat memberikan manfaat yang seluas-luasnya kepada masyarakat.

On Friday, December 18, 2015 at the Meeting Room of Daop 8 Sb, KAI handed over Community Development fund assistance for the construction of public infrastructure in Madura, which covered:

1. Telford Road Construction in Tiempok Hamlet, Katol Timur Village, Kokop Subdistrict, Bangkalan Regency.
2. New Classroom Construction at Islamic Elementary School MI Miftahul Ulum in Karang Anyar Village, Proppo Subdistrict, Pamekasan Regency.
3. Installation of paving stone in Moncek Village, Lenteng Subdistrict, Summenep Regency.

The donation of fund is expected to be utilized as necessary to create large benefits for the community.



EVP Daop 8 Surabaya, Wiwik Widayanti saat menyerahkan bantuan
EVP Daop 8 Surabaya, Wiwik Widayanti handing over donation



Foto bersama tim CSR Daop 8 Surabaya dengan
masarakat penerima bantuan.
CSR Team Daop 8 Surabaya posing together with beneficiaries

PEMBANGUNAN RUANG KANTOR DAN LAHAN PARKIR DESA CIKALAHANG CONSTRUCTION OF CIKAHALANG VILLAGE OFFICE ROOMS AND PARKING LOT

Pada Kamis 3 Maret 2015, KAI menyerahkan bantuan Bina Lingkungan untuk pembangunan ruang kantor dan lahan parkir Desa Cikalahan Kabupaten Cirebon. Bantuan yang diterima langsung oleh Kuwu Desa Cikalahan ini diberikan untuk membantu masyarakat dalam memperbaiki fasilitas umum yang ada di Desa Cikalahan Kabupaten Cirebon.

Pada Kamis 3 Maret 2015, KAI menyerahkan bantuan Bina Lingkungan untuk pembangunan ruang kantor dan lahan parkir Desa Cikalahan Kabupaten Cirebon. Bantuan yang diterima langsung oleh Kuwu Desa Cikalahan ini diberikan untuk membantu masyarakat dalam memperbaiki fasilitas umum yang ada di Desa Cikalahan Kabupaten Cirebon.



Manager Keuangan, Ririn Widi Astutik mewakili VP 3 Cirebon
menyerahkan bantuan kepada Kuwu Desa Cikalahan.
Manager of Finance, Ririn Widi Astutik representing VP 3
Cirebon handed over the assistance for Cikalahan Village
Kuwu



Bantuan Sarana Ibadah

Religious Facility Assistance

PEMBANGUNAN MASJID, MUSHOLA, DAN PONDOK PESANTREN CONSTRUCTION OF MOSQUE, MUSHOLLA, AND ISLAMIC BOARDING SCHOOL

Untuk membantu masyarakat dalam pemenuhan kebutuhan sarana ibadah, KAI memberikan bantuan dana bina lingkungan pada Kamis-Jumat 10-11 Desember 2015. Bantuan diberikan untuk pembangunan Masjid Darussalam Desa Sarabau Plered Kabupaten Cirebon, pembangunan Mushola Baitul Mu'ari Kec. Kalijaga Kota Cirebon, pembangunan Mushola Baitun Nadhirah Sutawinangan Kota Cirebon, Pondok Pesantren Al Khiyaroh Buntet Kabupaten Cirebon, dan Pondok Pesantren Al Anwar Az- Zahidiyah Buntet Kabupaten Cirebon.

In assisting the community for the needs of religious facilities, KAI handed over the Community Development fund assistance on Thursday-Friday, December 10-11, 2015. The donation was intended for the construction of Darussalam Mosque of Sarabau Plered Village of Cirebon Regency, the construction of Baitul Mu'ari Musholla in Kalijaga Subdistrict, Cirebon City, Islamic Boarding School Al Khiyaroh Buntet of Cirebon Regency, and Islamic Boarding School Al Anwar Az- Zahidiyah Buntet of Cirebon Regency.



Tim CSR Daop 3 Cirebon menyerahkan bantuan kepada pengurus Masjid Darussalam Desa Sarabau Plered Kabupaten Cirebon
Daop 3 Cirebon CSR Team handed over donation to coordinator of Darussalam Mosque, Sarabau Plered Village, Cirebon Regency



Tim CSR Daop 3 Cirebon menyerahkan bantuan kepada pengurus Pondok Pesantren Al Anwar Az- Zahidiyah Buntet Kabupaten Cirebon
Daop 3 Cirebon CSR Team handed over donation to coordinator of Islamic Boarding School Al Anwar Az- Zahidiyah Buntet of Cirebon Regency

PEMBANGUNAN RUANG SHOLAT WANITA MASJID AT-TAQWA CONSTRUCTION OF WOMEN'S PRAYER ROOM OF AT-TAQWA MOSQUE

Pada hari Kamis 31 Desember 2015, KAI menyalurkan dana bantuan bina lingkungan untuk dipergunakan dalam perbaikan dan pembangunan ruang sholat wanita Musholla At-Taqwa di wilayah Takeran Kecamatan Magetan. Bantuan diterima oleh Ketua Panitia pembangunan yang didampingi oleh Lurah Desa Kiringan.

On Thursday, December 31, 2015 KAI distributed the Community Development fund assistance for the repair and construction of Women's Prayer Room of At-Taqwa Mosque in Takeran, Magetan Subdistrict. The donation was received by the Chairman of the construction committee and witnessed by the Head of the Kiringan Village



Deputy VP Daop 7 Madiun menyerahkan bantuan kepada Ketua Panitia pembangunan Musholla At-Taqwa.
Deputy VP Daop 7 Madiun handed over donation to Head of Musholla At-Taqwa Construction Committee



Kondisi Musholla At-Taqwa yang sedang dalam pembangunan ruang sholat wanita.
Musholla At-Taqwa Women's Prayer Room under Construction

Bantuan Pelestarian Alam

Environmental Preservation Assistance

PENGHIAUAN DI WILAYAH RESORT SUBDIVRE 3.2 TANJUNGKARANG GREENING AT REGIONAL SUBDIVISION 3.2 TANJUNGKARANG RESORT AREA

Guna mendukung program pemerintah, KAI memberikan bantuan untuk penghijauan di wilayah Resort Subdivre 3.2 Tanjungkarang. Dengan bantuan ini diharapkan dapat terwujudnya alam yang lestari, sehingga dapat terhindar dari longsor dan banjir.

To support the development program, KAI provided assistance for the greening of the Regional Subdivision 3.2 Tanjungkarang Resort Area. The assistance expects to realize the preservation of nature, to avoid landslide and flood.



Penanaman pohon di sekitar wilayah
Resort Subdivre 3.2 Tanjungkarang
Tree planting around Regional Subdivision
3.2 Tanjungkarang Resort area



Pohon-pohon yang siap ditanam
Trees ready for planting

Bantuan Sosial Kemasyarakatan

Social Community Assistance

BEDAH RUMAH BUMN | SOE HOME REHAB

Bedah rumah adalah salah satu rangkaian dari peringatan HUT RI ke-70 di Sumatera Utara yang dilaksanakan oleh BUMN. KAI melakukan bedah rumah milik janda veteran pejuang 45, yaitu Ibu Nawari Tarigan di Jalan Bunga Rampai 3 Gang Beton Kelurahan Simalingkar B Kecamatan Medan Tuntungan dan Ibu Siantar BR Manullang di Jalan Bunga Rampai Gang Tambak Kelurahan Simalingkar B Kecamatan Medan Tuntungan. Bedah rumah ini merupakan kepedulian BUMN untuk membantu para veteran pejuang 45 yang tidak mempunyai tempat tinggal yang layak.

Home rehab is a program in the commemoration of Republic of Indonesia 70th Anniversary in North Sumatra by SOE. The home rehab was carried out to houses owned by the widows of 1945's veterans, Ms. Nawari Tarigan at Jalan Bunga Rampai 3 Gang Beton, Simalingkar B Village Medan Tuntungan and Ms. Siantar BR Manulang at Jalan Bunga Rampai Gang Tambak, Simalingkar B Village Medan Tuntungan. The home rehab shows SOE's concern to 1945's veterans who do not have proper place to live.



Direktur Utama Edi Sukmoro mengunjungi janda veteran yang rumahnya akan dibedah.
President Director Edi Sukmoro visited veteran widows receiver of home rehab



Direktur Aset dan Tanah Eddi Hariadhi secara simbolis
membongkar bangunan rumah veteran yang akan dibedah.
Director of Assets and Building Eddi Hariadhi symbolically
dismantling veteran's house for rehab



PASAR MURAH BUMN | SOE BAZAAR

Dalam rangka menyambut Hari Raya Idul Fitri 1436 H dan menjalankan instruksi Menteri BUMN, KAI pada Jumat, 3 Juli 2015, mengadakan Pasar Murah BUMN 2015. Pasar murah ini serentak dilakukan di empat titik, yakni Stasiun Plered, Stasiun Cimahi, Stasiun Cicalengka, dan Stasiun Cipeundeuy. Sejumlah 1500 paket sembako masing-masing berisi beras, gula, minyak goreng, biskuit, dan sirup senilai Rp150.000 cukup dibayar masyarakat dengan uang Rp50.000.

To welcome the Eid al-Fitr 1436 H and to carry out the instruction of the Minister of SOE, KAI on Friday, July 03, 2015 held the SOE Bazaar 2015. The bazaar was carried out simultaneously at four points, i.e. Pleded Station, Cimahi Station, Cicalengka Station, and Cipeundeuy Station. 1,500 grocery packages containing rice, sugar, cooking oil, biscuits, and syrups worth Rp150,000 are sold with the price of Rp50,000 each.

Kegiatan ini dilakukan dengan sasaran kepada warga yang membutuhkan terutama mereka yang tinggal di sekitar stasiun dan jalan rel, termasuk warga yang dulu berjualan di sekitar stasiun yang telah ditertibkan, dengan tujuan untuk meringankan beban masyarakat dalam memenuhi kebutuhan di bulan Ramadhan.

The event was targeted for the community in need, particularly those living around stations and railroads, including the vendors who previously operated around the stations and have been controlled, to lighten the burden of the community during the Ramadan month.



Kepala Stasiun Cicalengka menyerahkan paket sembako kepada warga yang mengikuti pasar murah BUMN
Head of Cicalengka Station handed over grocery package to SOE Bazaar participant



Suasana masyarakat mengikuti Pasar Murah BUMN di Stasiun Plered.
The public at SOE Bazaar in Plered Station

Realisasi Penyaluran Dana PKBL

Realization of Partnership Program and Community Development Fund Distribution

No.	Unit	Penyaluran PK (Rp Juta)			Penyaluran BL (Rp Juta)		
		Partnership Program Distribution (Rp Million)	2013	2014	2015	Community Development Distribution (Rp Million)	2013
1	Daop 1 Jakarta Operation Area 1 Jakarta	0	240	140	31	723	650
2	Daop 2 Bandung Operation Area 2 Bandung	0	930	200	76	445	454
3	Daop 3 Cirebon Operation Area 3 Cirebon	130	355	535	184	84	197
4	Daop 4 Semarang Operation Area 4 Semarang	30	1.000	150	0	88	100
5	Daop 5 Purwokerto Operation Area 5 Purwokerto	55	285	290	25	55	49
6	Daop 6 Yogyakarta Operation Area 6 Yogyakarta	7	605	1.005	0	21	28
7	Daop 7 Madiun Operation Area 7 Madiun	60	270	525	0	50	24
8	Daop 8 Surabaya Operation Area 8 Surabaya	80	565	400	26	0	89
9	Daop 9 Jember Operation Area 9 Jember	60	425	160	0	53	62
10	Divre I Medan Regional Division I Medan	0	0	-	117	235	1.259
11	Divre II Padang Regional Division II Padang	0	0	-	0	237	-

Realisasi Penyaluran Dana PKBL
Realization of Partnership Program and Community Development Fund Distribution

No.	Unit	Penyaluran PK (Rp Juta) Partnership Program Distribution (Rp Million)			Penyaluran BL (Rp Juta) Community Development Distribution (Rp Million)		
		2013	2014	2015	2013	2014	2015
12	Divre III Palembang Regional Division III Palembang	30	345	685	34	83	2.148
13	Kantor Pusat Head Office	0	0	0	371	596	711
Jumlah Penyaluran Total Distribution		452	5.020	4.090	864	2.670	5.771

Program *Community Relations*

Program *Community Relations* terdiri atas kegiatan-kegiatan sosial di luar Program Bina Lingkungan. Dana dari kegiatan sosial ini bersumber dari anggaran dana Perusahaan yang diperhitungkan sebagai biaya Perusahaan guna menghindari konflik sosial dan lingkungan. Tugas Program *Community Relations* (CR) adalah mengelola hubungan internal dan eksternal yang fokus pada pembinaan komunitas. Program CR ini terbagi menjadi dua, yaitu *internal relation* dan *external relation*. Pada tahun 2013, KAI telah menyalurkan bantuan dana Program CR sebesar Rp2.810 juta, pada tahun 2014 sebesar Rp4.229 juta, dan tahun 2015 sebesar Rp1.607 juta.

Community Relations Program

The Community Relations Program consists of social activities outside the Community Development Program. The fund for this social activity was sourced from Company budget calculated as Company expense to avoid social and environmental conflicts. The Community Relations (CR) Program aims to manage the internal and external relations which focus on community development. The CR program is divided into two, internal relation and external relation. KAI has distributed the CR Program fund assistance amounting to Rp2,810 million in 2013, Rp4,229 million in 2014, and Rp1,607 million in 2015.



Internal Relations

Internal relations merupakan pembinaan komunitas internal Perusahaan berupa pembinaan olahraga dan kesenian, guna meningkatkan kesehatan jasmani dan rohani pekerja, serta pembinaan atlet berprestasi. Internal relation yang dilakukan selama tahun 2015 yaitu *marching band locomotive*, senam kesegaran jasmani, *futsal competition*, dan porseni BUMN.

Internal Relations

Internal Relations develops the Company's internal community with the coaching of sports and arts, to increase the physical and spiritual health of the employees, and the coaching of well-achieved athletes. Internal relation events carried out during 2015 were marching band locomotive, physical exercise, futsal competition, and SOE sports and arts week.

MARCHING BAND LOCOMOTIVE | MARCHING BAND LOCOMOTIVE

Marching Band Locomotive (MBL) KAI yang berada dibawah naungan *Unit Corporate Social Responsibility* pada tahun 2015. Selain melakukan latihan rutin, MBL juga tampil mengisi di berbagai kegiatan yang diselenggarakan oleh lembaga atau Perseroan lain. Selain itu, pada tanggal 17-18 Oktober 2015, MBL juga mengikuti perlombaan Bandung *Marching Band Championship* 2015 di Gor Citra Arena Bandung dan meraih berbagai penghargaan. KAI Marching Band Locomotive (MBL) performs under the direction of the Corporate Social Responsibility Unit in 2015. Apart from doing routine practices, MBL also performs at various events held by other agencies or Companies. On October 17-18, 2015, MBL also took part in the Bandung Marching Band Championship 2015 at GOR Citra Arena Bandung and earned several awards.



Penampilan MBL pada kategori Street Parade
MBL performance during Street Parade category



MBL saat tampil di upacara HUT RI ke-70 di lapangan Gaperta, Medan
MBL performance at Republic of Indonesia 70th Anniversary at Gaperta Field, Medan

External Relations

External relations merupakan bantuan Perusahaan untuk kegiatan kemasyarakatan di sekitar jalur kereta api. External relation yang dilakukan selama tahun 2015 yaitu buka puasa bersama anak yatim dan dhuafa, partisipasi kegiatan educatrain railfan KRDE Semarang, bantuan sumbangan PABBSI menuju *Road to Olympic* 2016, partisipasi kegiatan festival sepak bola, dan partisipasi kegiatan "jelma belegug wungkul cabaret".

External Relations

External relations materialize Company's assistance for the community around the railway track. External relations performed throughout 2015 included communal iftar with orphans and the poor community, participation in KRDE Semarang railfan educatrain event, donation for PABBSI in the Road to Olympic 2016, participation in soccer festival event, and participation in the "Jelma belegug Wungkul Cabaret" Championship.

PARTISIPASI KEGIATAN “EDUCATRAIN” RAILFANS “KRDE” SEMARANG PARTICIPATION IN KRDE SEMARANG RAILFANS EDUCATRAIN EVENT

Untuk menjalin hubungan dengan komunitas pecinta kereta api, KAI turut berpartisipasi pada kegiatan *Educatrain* yang diselenggarakan oleh Komunitas Raifans Daop Empat (KRDE). Komunitas ini melakukan kegiatan dengan berkunjung ke Balai Yasa Traksi Manggarai, Jakarta pada Sabtu 4 April 2015 dengan tujuan untuk studi tentang dunia perkeretaapian dan edukasi mengenai proses kerja atau produksi KA. Peserta yang mengikuti kegiatan ini berjumlah 260 anggota dari berbagai daerah. Pada kesempatan ini para peserta berkesempatan meninjau isi dari Balai Yasa untuk melihat secara langsung perbaikan-perbaikan atau modifikasi KA yang dilakukan oleh Balai Yasa Manggarai. Dengan adanya kunjungan ini diharapkan pula dapat lebih menjalin silaturahmi antara jajaran Perseroan dengan pihak Raifans.

To build relationship with railfans communities, KAI participated in the educatrain event which was held by Komunitas Raifans Daop Empat - KRDE (“Operation Area 4 Raifans Community”). The community visited the Manggarai Traction Workshop, Jakarta on Saturday, April 04, 2015 to gain knowledge on railway and education on railway work and production processes. 260 participants from various regions attended the event. In the event, the participants had the opportunity to see the content of a Workshop (Balai Yasa) and witness directly train repairs or modifications carried out at the Manggarai Workshop. The visit is expected to build stronger relationship between the Company and Raifans.



JM External Humas Daop 1 Jakarta Jamaludin,
menerima kenang-kenangan dari Komunitas KRDE
JM External Public Relation Daop 1 Jakarta Jamaludin
receiving souvenir from KRDE



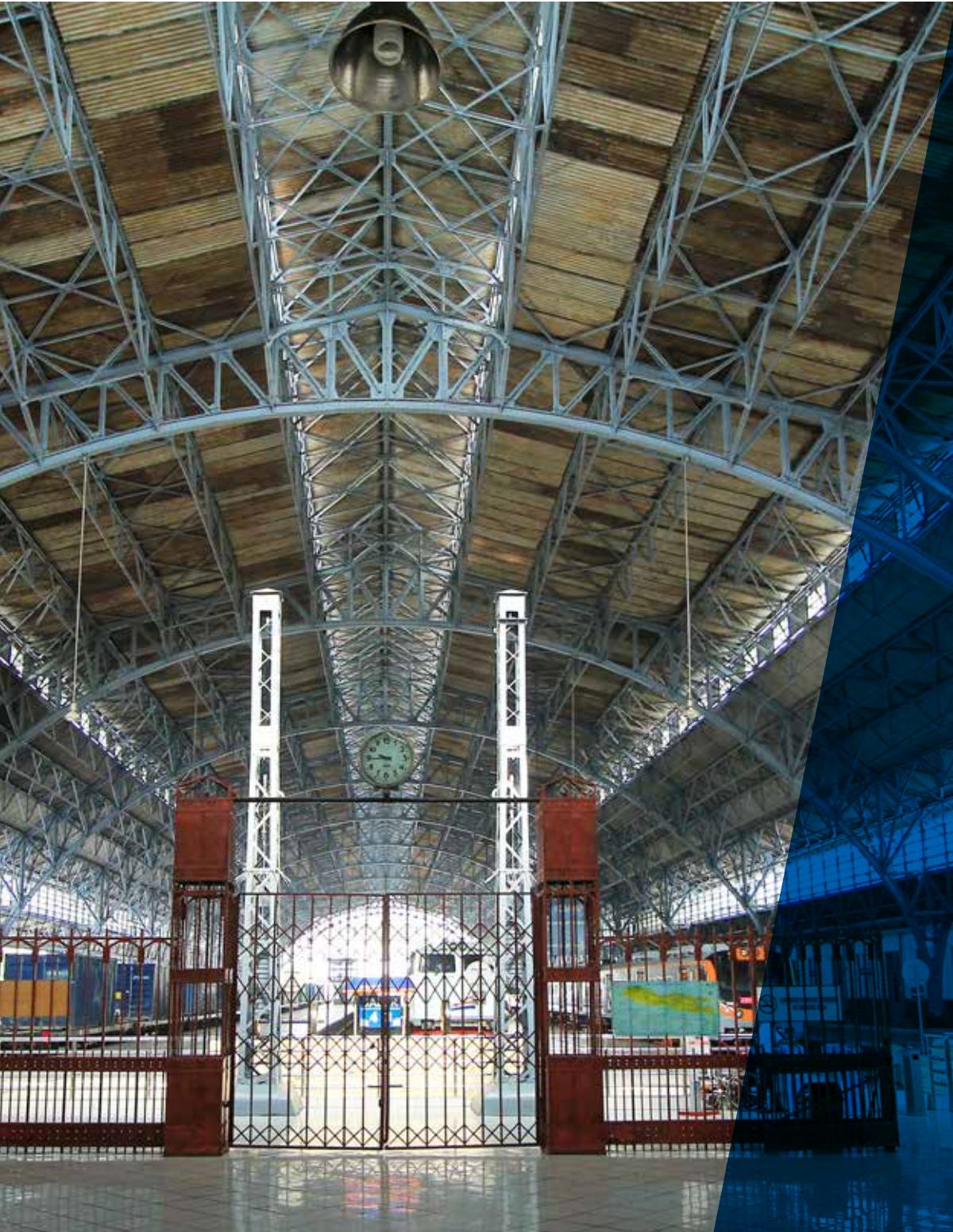
Peserta mendengarkan penjelasan tentang
proses produksi.
Participants receiving explanation on production
process



Referensi Silang Index GRI G4 [G4-32]

GRI G4 INDEX CROSS REFERENCE
[G4- 32]

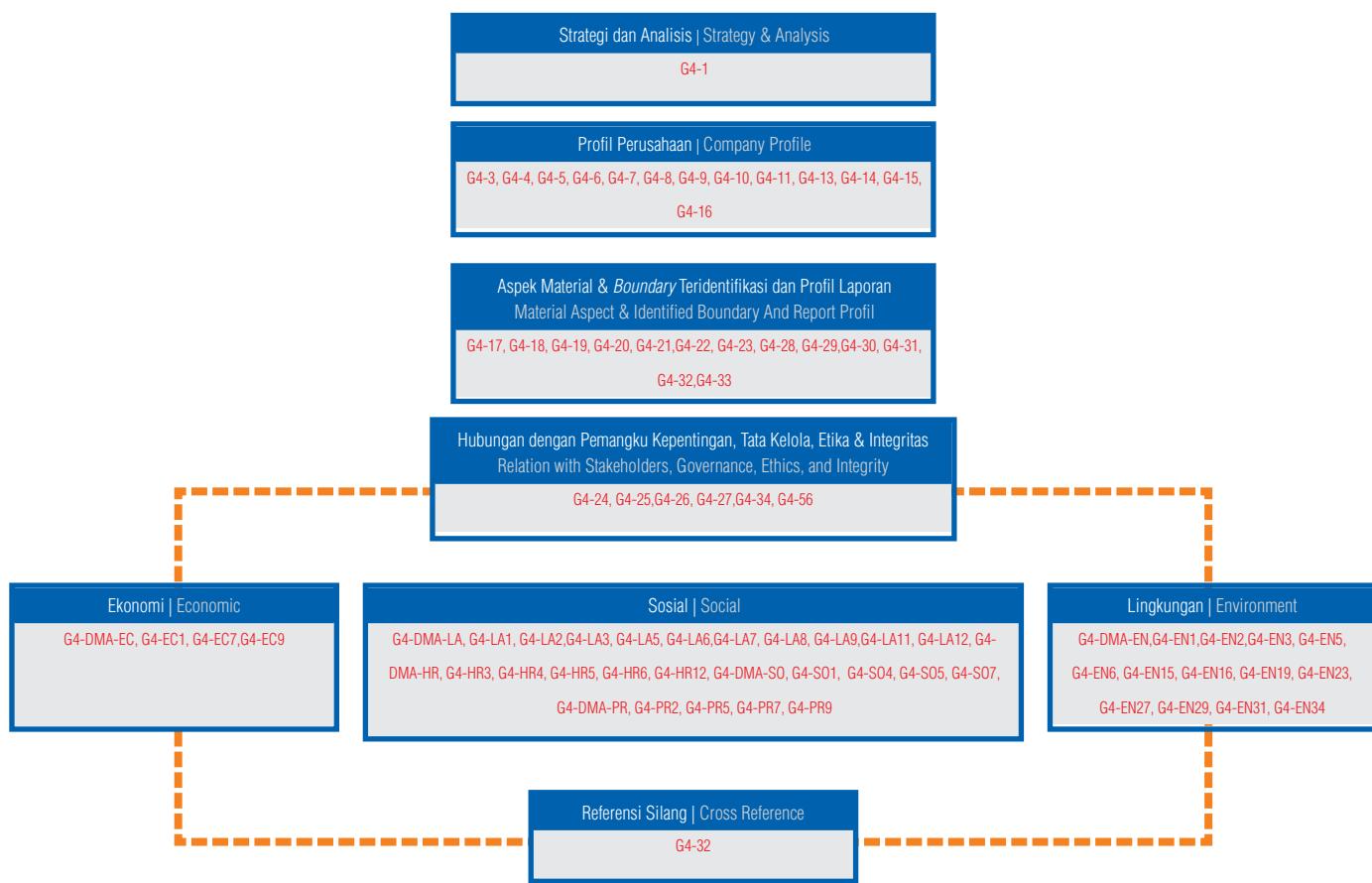






Referensi Silang Indeks GRI G4 [G4-32]

GRI G4 INDEX CROSS REFERENCE [G4-32]



Deskripsi	Indicator	Halaman	Description
PENGUNGKAPAN STANDAR UMUM IDENTIFICATION AND BOUNDARY OF MATERIAL ASPECTS			
Strategi Dan Analisis Strategy And Analysis			
Sambutan Direksi	G4-1	8	Board of Directors statement
Profil Organisasi Organization Profile			
Nama Perusahaan	G4-3	55	Company Name
Bidang usaha, produk, dan layanan jasa	G4-4	55	Line of business, products, and services
Lokasi kantor pusat	G4-5	17, 68, 218	Location of Head Office
Jumlah negara tempat beroperasi	G4-6	68	Number of Countries of Operation
Kepemilikan saham dan bentuk hukum	G4-7	55	Shareholding and legal entity
Pasar terlayani	G4-8	68	Underserved markets
Skala Perusahaan	G4-9	70, 71	Company scale
Komposisi pekerja	G4-10	152	Composition of Employees
Pekerja terlindungi Perjanjian Kerja Bersama (PKB)	G4-11	164	Employees protected by Collective Labor Agreement (CLA)
Perubahan signifikan Perusahaan	G4-13	70	Significant Company changes
Pendekatan atau prinsip kehati-hatian dilakukan oleh Perusahaan (Pengelolaan Risiko)	G4-14	25, 26, 27, 28, 29, 30, 91, 113	Prudential approach or principle practiced by the Company (Risk Management)

Deskripsi	Indicator Indicator	Halaman Page	Description
Piagam, sertifikat, prinsip, dan inisiatif eksternal yang diadopsi	G4-15	74, 142	Charters, certifications, principles, and adopted external initiatives
Keanggotaan Asosiasi	G4-16	72	Membership of Association
ASPEK MATERIAL DAN BOUNDARY TERIDENTIFIKASI IDENTIFICATION AND BOUNDARY OF MATERIAL ASPECTS			
Daftar entitas yang masuk dalam konsolidasi laporan keuangan	G4-17	17, 66	List of entities included in the consolidated financial statements
Proses menentukan isi laporan dan pembatasan	G4-18	13, 16	Report content determination process and limitation
Daftar aspek material teridentifikasi	G4-19	15, 16	List of identified material aspects
Batasan aspek material di dalam Perusahaan	G4-20	16	Boundary of material aspects within the Company
Batasan aspek material di luar Perusahaan	G4-21	16	Boundary of material aspects outside the Company
Pernyataan ulang atas informasi yang disajikan dalam laporan sebelumnya	G4-22	13	Restatement for the information presented in previous report
Perubahan pelaporan bersifat signifikan	G4-23	13	Significant reporting changes
PELIBATAN PEMANGKU KEPENTINGAN STAKEHOLDER ENGAGEMENT			
Kelompok pemangku kepentingan	G4-24	44, 45, 46, 47, 48, 49	Stakeholder groups
Dasar identifikasi dan pemilihan pemangku kepentingan	G4-25	44	Basis for the identification and selection of stakeholders
Pelibatan pemangku kepentingan	G4-26	45, 46, 47, 48, 49	Stakeholder engagement
Topik yang dibahas dengan pemangku kepentingan	G4-27	45, 46, 47, 48, 49	Topic discussed with stakeholders
PROFIL LAPORAN REPORT PROFILE			
Periode pelaporan	G4-28	12	Reporting period
Tanggal penerbitan laporan terdahulu	G4-29	12	Date issuance of previous report
Siklus pelaporan	G4-30	12	Reporting cycle
Kontak Perusahaan	G4-31	17, 218	Company Contact
Indeks GRI	G4-32	13, 212, 214	GRI index
Penjaminan	G4-33	17	Assurance
TATA KELOLA & ETIKA DAN INTEGRITAS GOVERNANCE AND ETHICS AND INTEGRITY			
Struktur tata kelola Perusahaan	G4-34	87	Corporate Governance Structure
Nilai, prinsip, dan kode etik	G4-56	63, 92	Values, principles, and code of ethics
PENGUNGKAPAN STANDAR KHUSUS DISCLOSURE OF SPECIFIED STANDARDS			
EKONOMI ECONOMIC			
Pendekatan manajemen terkait ekonomi	G4-DMA-EC	102	Management approach relating to environment
Nilai ekonomi langsung yang dihasilkan dan didistribusikan	G4-EC1	102, 103, 104	Direct economic value generated and distributed
Pengembangan dan dampak investasi infrastruktur dan layanan sosial	G4-EC7	105, 204, 205	Development and impacts from infrastructure investment and social services
Pendayagunaan pemasok lokal	G4-EC9	106	Empowerment of Local Supplier
LINGKUNGAN ENVIRONMENT			
Pendekatan manajemen terkait lingkungan	G4-DMA-EN	174	Management approach relating to environment
Penggunaan material dalam proses produksi	G4-EN1	175, 185	Utilization of materials in production process
Persentase bahan yang digunakan yang merupakan bahan input daur ulang	G4-EN2	189	Percentage of recycled input materials used
Jumlah konsumsi energi Perusahaan	G4-EN3	176, 177	Amount of energy consumption in the Company
Intensitas energi	G4-EN5	178	Energy intensity
Pengurangan konsumsi energi	G4-EN6	176	Reduction of energy consumption
Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) langsung	G4-EN15	181	Direct emission of greenhouse gas



Referensi Silang Indeks GRI G4 [G4-32]

GRI G4 INDEX CROSS REFERENCE [G4-32]

Deskripsi	Indicator Indicator	Halaman Page	Description
Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) tidak langsung	G4-EN16	181	Indirect emission of greenhouse gas
Bobot total limbah berdasarkan jenis dan metode pembuangan	G4-EN23	184	Total weight of waste by type and disposal methods
Tingkat mitigasi dampak terhadap dampak lingungan produk dan jasa	G4-EN27	187, 188	Extent of impact mitigation of environmental impacts of products and services
Nilai moneter denda signifikan dan jumlah total sanksi non-moneter atas ketidakpatuhan terhadap UU dan peraturan lingkungan	G4-EN29	175	Significant fines and non-monetary sanctions for non-compliance with environmental laws and regulations.
Jumlah investasi dan pengeluaran perlindungan lingkungan	G4-EN31	190	Total environmental protection expenditures and investments
Jumlah pengaduan terkait dampak lingkungan	G4-EN34	175	Number of complaints relating to environmental impact
SOSIAL COMMUNITY			
KETENAGAKERJAAN EMPLOYMENT			
Pendekatan manajemen terkait ketenagakerjaan	G4-DMA-LA	150, 158	Management approach relating to employment
Tingkat rekrutmen dan turnover pekerja	G4-LA1	159, 160, 165	Employee recruitment and turnover rates
Remunerasi dan fasilitas pekerja	G4-LA2	166	Remuneration and facilities for employees
Tingkat kembali kerja dan tingkat retensi	G4-LA3	167	Re-employment and retention rates
Jumlah pekerja yang diwakili dalam komite K3	G4-LA5	139, 141	Total employees represented in OHS committee
Jumlah kecelakaan kerja	G4-LA6	145, 146	Number of occupational accidents
Kesehatan tenaga kerja	G4-LA7	144	Manpower's health
Klausul K3 dalam PKB	G4-LA8	135, 136	Occupational health and safety clause in CLA
Jam pelatihan rata-rata per tahun per pekerja	G4-LA9	162, 163	Average training hour per year per worker
Review terhadap kinerja dan jenjang karir pekerja	G4-LA11	164	Review of employee performance and career path
Komposisi dan keberagaman organ tata kelola	G4-LA12	155	Composition and diversity of governance organ
HAK ASASI MANUSIA HUMAN RIGHTS			
Pendekatan manajemen terkait hak asasi manusia	G4-DMA-HR	166	Management approach relating to human rights
Insiden diskriminasi	G4-HR3	151, 156	Incidents of discrimination
Hak kebebasan berserikat	G4-HR4	164	Freedom of association
Pekerja dibawah Umur	G4-HR5	159	Underage workers
Insiden kerja paksa	G4-HR6	165	Forced labor incident
Jumlah insiden hak asasi manusia	G4-HR12	156	Number of incidents of human rights
MASYARAKAT COMMUNITY			
Pendekatan manajemen terkait kemasyarakatan	G4-DMA-SO	194	Management approach relating to community
Program untuk masyarakat beserta keterlibatannya	G4-SO1	204, 205	Programs for the community and their engagement
Komunikasi dan pelatihan mengenai kebijakan dan prosedur anti-korupsi	G4-SO4	95	Communication and training on anti-corruption policies and procedures
Tindakan insiden korupsi	G4-SO5	98	Act of corruption incident
Jumlah insiden anti persaingan	G4-SO7	95	Number of incidents of anti-competitive behavior
TANGGUNG JAWAB PRODUK PRODUCT RESPONSIBILITY			
Pendekatan manajemen terkait tanggung jawab produk	G4-DMA-PR	110, 113	Management approach relating to product responsibility
Jumlah insiden ketidakpatuhan terhadap peraturan terkait keselamatan dan kesehatan produk dan jasa	G4-PR2	115	Number of incidents of non-compliance with regulations concerning the health of products and services
Hasil survei kepuasan pelanggan	G4-PR5	121, 123	Customer satisfaction survey result
Komunikasi pemasaran	G4-PR7	128	Marketing communications
Jumlah denda pelanggaran aturan dan standar produk	G4-PR9	110	Amount of fines from violation against product provisions and standards



Formulir Tanggapan Pemangku Kepentingan

STAKEHOLDER FEEDBACK FORM

Terima kasih atas kesediaan Bapak/Ibu untuk membaca Laporan Keberlanjutan KA Tahun 2015. Untuk meningkatkan transparansi kinerja keberlanjutan Perusahaan serta sebagai perbaikan kualitas penyusunan Laporan Keberlanjutan tahun 2016, kami mengharapkan saran dan tanggapan Bapak/Ibu atas laporan ini.

Thank you for your willingness to read KAI Sustainability Report 2015. To enhance the transparency of Company sustainable performance as well as to improve the quality of our Sustainability Report 2016, we expect your inputs and feedbacks on this report.

No.	Pertanyaan Question	Ya Yes	Tidak No
1	Laporan ini telah memberikan informasi yang bermanfaat mengenai kinerja ekonomi, sosial, dan lingkungan yang sejalan dengan usaha pencapaian pertumbuhan berkelanjutan. This report has provided beneficial information on the economic, social, and environmental performances which are in accordance with the sustainable growth achievement efforts.		
2	Materi dalam laporan ini disajikan secara terstruktur. The materials presented in this report are structured		
3	Data dan informasi yang diungkapkan mudah dipahami dan dimengerti. The data and information on disclosure are easy to understand.		
4	Data dan informasi telah diungkapkan dengan lengkap, transparan, dan berimbang. The data and information were disclosed in complete, transparent, and balanced manners.		
5	Data dan informasi yang disajikan berguna dalam pengambilan keputusan. The data and information presented are valuable in the decision-making process.		
6	Laporan ini telah memberikan informasi mengenai profil Perusahaan dan seluruh kegiatannya secara lengkap. This report has fully presented the information on Company profile and all of its activities.		
7	Layout, jenis font, ukuran, tata warna, tampilan, dan gambar dalam laporan ini menarik dan mudah dibaca. The layout, font, size, color scheme, display, and images of this report are attractive and easy to read.		

No.	Pertanyaan Question	Jawaban Answer
1	Jelaskan informasi dalam laporan ini yang paling bermanfaat bagi anda, dalam aspek: Please explain which of the information of this report you found to be most beneficial, in the aspect of:	
a.	Meningkatkan Kontribusi Nilai Ekonomi Increasing Economic Value Contribution	
b.	Memberikan Pelayanan Melampaui Harapan Providing Services that Exceed Service User Expectation	
c.	Mengutamakan Keselamatan Berkereta Api Prioritizing Railway Safety	
d.	Meningkatkan Kualitas Sumber Daya Manusia yang Berkelaanjutan Increasing Quality of Sustainable Human Resources	
e.	Menjaga Kelestarian Lingkungan Preserving the Environment	
f.	Kemasyarakatan untuk Pembangunan Berkelanjutan Community for Indonesia Sustainable Development	



Formulir Tanggapan Pemangku Kepentingan

STAKEHOLDER FEEDBACK FORM

No.	Pertanyaan Question	Jawaban Answer
2	Jelaskan informasi dalam laporan ini yang anda inginkan untuk diperdalam, dalam aspek: Please explain the information of this report you would like to be enriched, in the aspect of:	
a.	Meningkatkan Kontribusi Nilai Ekonomi Increasing Economic Value Contribution	
b.	Memberikan Pelayanan Melampaui Harapan Providing Services that Exceed Service User Expectation	
c.	Mengutamakan Keselamatan Berkereta Api Prioritizing Railway Safety	
d.	Meningkatkan Kualitas Sumber Daya Manusia yang Berkelaanjutan Increasing Quality of Sustainable Human Resources	
e.	Menjaga Kelestarian Lingkungan Preserving the Environment	
f.	Kemasyarakatan untuk Pembangunan Berkelaanjutan Indonesia Community for Indonesia Sustainable Development	

Profil Anda | Your Profile

Jenis Kelamin: | Gender:

Umur: | Age:

Pendidikan Terakhir: | Last Education:

Pekerjaan: | Occupation:

Nama Institusi/Perusahaan: | Name of Institution/Company:

Jenis Institusi/Perusahaan: | Type of Institution/Company:

Kami menghargai tanggapan dan saran yang Anda berikan atas informasi yang disajikan dalam laporan ini. Untuk menyampaikannya kepada Perusahaan, kirimkan formulir ini ke: **[G4-31]**

We appreciate your feedbacks and inputs on the information presented in this report. To submit to the Company, kindly send this form to: **[G4-31]**

KANTOR PUSAT | Head Office **[G4-5]**

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

Formulir Tanggapan ini dibagikan kepada para pemangku kepentingan KAI sebagai sarana untuk memperbaiki kualitas laporan dan meningkatkan transparansi kinerja keberlanjutan KAI serta sebagai masukan untuk penyusunan Laporan Keberlanjutan Tahun 2016.
This Feedback Form is distributed to KAI stakeholders to improve the quality of report and enhance KAI's sustainable performance as well as to gain input for the preparation of Sustainability Report 2016.



Laporan Keberlanjutan 2015
Sustainability Report 2015

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