

2013

LAPORAN TAHUNAN
ANNUAL REPORT

TRANSFORMASI
MENUJU PELAYANAN PRIMA
TRANSFORMATION TO SERVICE EXCELLENCE

LAPORAN TAHUNAN
ANNUAL REPORT

2013

TRANSFORMASI
MENUJU PELAYANAN PRIMA
TRANSFORMATION TO SERVICE EXCELLENCE





KERETA API
PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)

2013

LAPORAN TAHUNAN

ANNUAL REPORT



Ringkasan Summary



Pada tahun 2013, PT Kereta Api Indonesia (Persero) berhasil membukukan laba komprehensif Rp 560 miliar atau naik 32% dari laba tahun 2012 sebesar Rp 425 miliar. Peningkatan laba ini merupakan dampak langsung dari keberhasilan penerapan inovasi dalam perbaikan pelayanan pelanggan. Dengan menerapkan strategi pertumbuhan, pada tahun 2013 PT Kereta Api Indonesia (Persero) berinvestasi Rp 6,46 triliun untuk membangun sarana dan prasarana, yang akan memastikan tercapainya sasaran kinerja 2014.

In 2013, PT Kereta Api Indonesia (Persero) booked a total profit of IDR560 billion, increased by 32% from IDR425 billion in 2012. The increase was resulted from the successful implementation of innovations aimed at improving customer service. Adopting the growth strategy, PT Kereta Api Indonesia (Persero) invested IDR5.64 trillion in 2013, to better guaranty the achievement of the performance objectives in 2014.

KONDISI EKSTERNAL

- Ekonomi nasional tumbuh **5,6%**
- **Persaingan** dengan moda transportasi lain **semakin ketat**
- Pelanggan menuntut **transportasi** yang **aman** dan **nyaman**

SASARAN STRATEGIS 2013

- **Citra** kereta api sebagai pilihan **transportasi unggul**
- **Kinerja keuangan** perusahaan **sangat baik**
- **Tercapainya** empat pilar utama utama:
keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan dan keamanan

EXTERNAL CONDITION

- *National Economic growth: 5.6%*
- **Tougher Competition** with other modes of transportation
- *Customer demand for safe and comfortable transportation*

STRATEGIC OBJECTIVES IN 2013

- The **image of** train as a choice of **excellent transportation**
- The Company with **excellent financial performance**
- Achievements in four main pillars: **safety, punctuality, service, and security**

Kinerja 2013

Performance in 2013



Berikut ini adalah prestasi yang dicapai PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama 2013.

BIDANG USAHA

- Pendapatan **naik 23%** menjadi Rp 8,6 triliun dari Rp 6,9 triliun tahun 2012.
- Volume total angkutan penumpang **naik 9,2%** menjadi 221,7 juta dari 202,8 juta penumpang tahun 2012
- Volume total angkutan barang **naik 11,9%** menjadi 24,713 juta ton dari 22,079 juta ton tahun 2012

SARANA SIAP OPERASI

- Jumlah lokomotif siap operasi **naik 42%** menjadi 469 unit dari 328 unit tahun 2012.
- Jumlah gerbong siap operasi **naik 10%** menjadi 5.758 dari 5.233 tahun 2012.

The performance of of PT Kereta Api Indonesia (Persero) in 2013

BUSINESS LINES

- The 23% **increase of income**, from IDR 6.9 trillion in 2012 to IDR 8.6 trillion.*
- The 9.2% increase of passengers, from 202.8 million passengers in 2012 to 221.7 million passengers.*
- The 11.9% increase of freights, from 22.079 million tons in 2012 to 24.713 million tons.*

READY-TO-OPERATE ROLLING STOCK

- The number of ready-to-operate locomotives **increased by 42%**, from 328 units in 2012 to 469 units.*
- The number of ready-to-operate coaches **increased by 10%**, from 5.233 units in 2012 to 5.758 units.*

PELAYANAN DAN KESELAMATAN

- Indeks **kepuasan pelanggan 3,9** (skala 1-4) yang berarti memuaskan
- Jumlah lokomotif mogok turun** menjadi 698 kejadian dari 954 kejadian pada tahun 2012.
- Rata-rata **keterlambatan kereta api penumpang: Keberangkatan:** 2,57 menit, di bawah toleransi 4,00 menit
Kedatangan: 31,40 menit, di bawah toleransi 32,67 menit.
- Rata-rata **keterlambatan kereta api barang:**
Keberangkatan: 77,23 menit, di atas toleransi 55,00 menit,
Kedatangan: 108,64 menit, di atas toleransi 64,00 menit.
- Jumlah peristiwa luar biasa hebat** (kecelakaan) turun menjadi 56 dari 57 kejadian pada 2012.

KINERJA KEUANGAN

- Total pendapatan naik 23,47%** menjadi Rp 8,60 triliun dari tahun lalu sebesar Rp 6,97 triliun.
- Laba komprehensif naik 31%** menjadi Rp 560 miliar dari tahun lalu sebesar Rp 425 miliar.
- Nilai Aset naik 70%** menjadi Rp 15,26 triliun dari Rp 8,96 triliun tahun 2012.
- Skor kesehatan perusahaan **84,70** masuk dalam kategori sehat dengan peringkat AA.

PENGEMBANGAN USAHA

- Kebutuhan **pendanaan eksternal** terhadap keseluruhan **investasi** Perseroan sebesar **Rp 10,1 triliun, dan Rp 4,024 triliun telah dipenuhi** melalui kredit sindikasi bank.

SERVICE AND SAFETY

- Customer satisfaction index** reached 3.9 (scale 1 to 4) which means **satisfactory**.
- The number of locomotive breakdown decreased** from 954 occurrences in 2012 to 698 occurrences.
- The average delay** of passenger trains
Departure: 2.57 minutes (below the tolerance of 4.00 minutes)
Arrival: 31.40 minutes (below the tolerance of 32.67 minutes)
- The average delay** of freight trains
Departure: 77.23 minutes (surpassing the tolerance of 55.00 minutes)
Arrival: 108.64 minutes (surpassing the tolerance of 64.00 minutes)
- The number of accidents decreased** from 57 occurrences in 2012 to 56 occurrences.

FINANCIAL PERFORMANCE

- The total income increased by 23.47%** from IDR 6.97 trillion in the previous year to become IDR 8.60 trillion.
- The Company's comprehensive profit increased by 31%** from the previous year of IDR 425 billion to IDR 560 billion.
- The Company's total assets increased by 70%** from IDR 8.96 trillion in 2012 to IDR 15.26 trillion.
- The Company's health score was 84.70,** categorized as **Healthy** with AA rate

BUSINESS DEVELOPMENT

- The need of external fund for all investments of the Company was IDR 10.1 trillion, IDR 4.024 trillion of which was secured** through a bank syndication credit.

- **Pengembangan angkutan batubara** PT Bukit Asam Tbk sampai dengan kapasitas minimal **22,75 juta ton** per tahun.
- **Pengembangan angkutan ke KA Bandara Soekarno Hatta** dengan kebutuhan peningkatan daya listrik, penambahan sinyal, peningkatan fasilitas serta penambahan 1.200 unit KRL.

TANGGUNG JAWAB SOSIAL PERUSAHAAN

- Jumlah **mitra binaan meningkat** menjadi 1.157 dari 1.140 pada tahun 2012.
- **10 orang atlet binaan Perseroan** berhasil meraih **medali** emas, perak, dan perunggu pada ajang Islamic Solidarity Games 2013.
- **Marching Band binaan Perseroan** meraih **penghargaan** di Bandung Marching Band Championship (BMBC) IV, Jember Open Marching Competition II, dan Langgam Indonesia ke-26.
- **Atlet lari** binaan **Perseroan** meraih juara pada pertandingan internasional
- **Atlet judo** binaan **Perseroan** meraih juara pada pertandingan tingkat internasional.
- **Menerima penghargaan** untuk kategori BUMN Jasa Transportasi Pengembang UMKM Terbaik di acara 2nd UNS SME's Summit & Awards 2013 di Solo.

- **The increase of coal transportation** from PT Bukit Asam (Ltd) up to minimum 22.75 million tons per year.
- **The construction of airport train to Soekarno Hatta** airport, which requires the increase of electricity power, the addition of signals, the improvement of facilities and the addition of 1,200 car electric trains.

COMPANY SOCIAL RESPONSIBILITY

- **The increase of the assisted SMEs**, from 1,140 in 2012 to 1,157.
- **Ten of the Company-sponsored athletes won** gold, silver, and bronze **medals** in the islamic Solidarity Games 2013.
- **The Company's marching band achieved awards** in the 4th Bandung Marching Band Championship (BMBC), the 2nd Jember Open Marching Competition, and the 26th Langgam Indonesia.
- **The Company's athlete won the championship** in the international athletic event.
- **The Company Judo athlete won the championship** in the international event.
- **The Company won the award** for the Best SME-Establisher Transportation SOE in the 2nd UNS SME's Summit & Awards 2013 in Solo.

TATA KELOLA PERUSAHAAN

- Nilai *assessment* GCG mencapai **70,16** dengan predikat cukup baik.
- Nilai *self assessment* GCG **83,91** dengan predikat Baik.
- Nilai kriteria penilaian kinerja unggul 400,5 yang berarti early improvement.
- Skor BUMN bersih 83,70 yang berarti sangat berkomitmen.

GOOD CORPORATE GOVERNANCE

- The GCG assesment score was **70.16** with the predicate: Fairly Good.
- The GCG self assesment score was **83.91** with thee predicate: Good.
- Score of Excellence performance assesment criteria: 400.5, means early improvement
- Score of clean SOE was 83.70, means strongly committed.

PENELITIAN PENGEMBANGAN

- Pengembangan **Sistem SDM** berbasis Teknologi Informasi.
- Studi pengembangan bisnis angkutan barang** potensial kereta api.
- Studi** pemetaan dan standardisasi kondisi aset **sarana, prasarana pendukung dan fasilitas bala yasa.**

RESEARCH AND DEVELOPMENT

- The development of **Information Technology-based Human Resource System.**
- Study on** the business development **of potential freight transportation.**
- Study on** the mapping and standardization of the condition of **assets, rolling stocks, infrastructures, and workshop facilities.**

Ikhtisar Keuangan Financial Highlight

A. LABA RUGI *Income Statement*

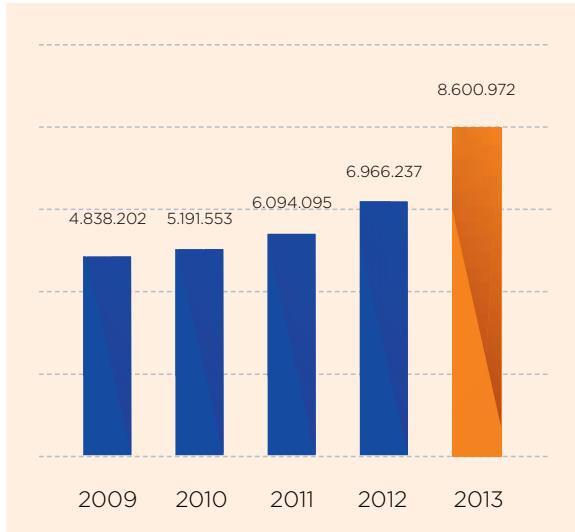
Laporan Laba Rugi Konsolidasian (Rp 000.000)
Consolidated Profit (Loss) Statement (IDR 000,000)

URAIAN	2013	2012	2011	2010	2009	DESCRIPTION
Pendapatan	8.600.972	6.966.237	6.094.095	5.191.553	4.838.202	<i>Total Net sales</i>
Beban Pokok Penjualan	(5.920.554)	(5.024.796)	(4.675.846)	(3.992.477)	(3.833.368)	<i>Cost of Revenue</i>
Laba Bruto	2.680.418	1.941.441	1.418.249	1.199.076	1.004.834	<i>Gross Profit</i>
Beban Usaha	1.620.304	1.243.802	1.277.860	1.073.042	947.156	<i>Total Operating Expense</i>
Laba Sebelum Pajak Penghasilan	789.306	595.904	298.050	282.798	216.404	<i>Profit Before Income Tax</i>
Laba Bersih Tahun Berjalan	560.716	425.104	201.244	216.099	155.724	<i>Net Income For The Year</i>
Laba Komprehensif	560.716	425.104	201.244	216.336	154.800	<i>Comprehensive Income</i>
Laba yang dapat diatribusikan kepada pemilik Entitas Induk	560.401	425.678	201.908	216.099	154.800	<i>Total Comprehensive Income Atributable to Owner of The Parent Entity</i>
Laba yang diatribusikan kepada non Pengendali	314	462	663	236	923	<i>Total Comprehensive Income Atributable to Non Controlling Interest</i>
Laba Per saham Dasar (Rupiah)	169.996,62	155.004,66	81.744,17	87.585,46	56.496,47	<i>Earnings Per Share Basic</i>

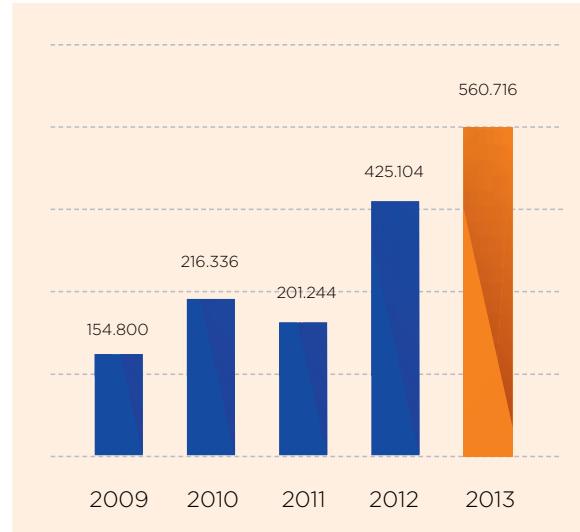
Laporan Posisi Keuangan Konsolidasian (Rp 000.000)
Consolidated Statement of Financial Position (IDR 000,000)

URAIAN	2013	2012	2011	2010	2009	DESCRIPTION
Aset Lancar	4.137.883	2.540.813	1.823.431	1.980.272	2.251.870	<i>Current Asset</i>
Aset Tidak Lancar	11.120.887	6.420.248	4.242.979	3.603.326	3.292.633	<i>Non-Current Asset</i>
Jumlah Aset	15.258.770	8.961.062	6.066.409	5.583.599	5.544.503	<i>Total Asset</i>
Liabilitas Lancar	4.258.534	2.176.655	1.237.591	755.707	786.208	<i>Current Liabilities</i>
Liabilitas Tidak Lancar	4.877.985	1.460.994	880.623	830.081	975.683	<i>Non-Current Liabilities</i>
Jumlah Liabilitas	9.136.520	3.637.649	2.118.214	1.585.789	1.761.891	<i>Total Liabilities</i>

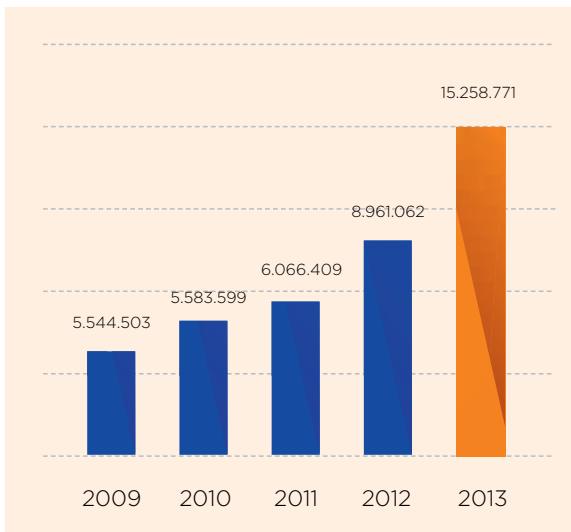
Jumlah Pendapatan (Rp 000.000)
Total Revenue (IDR 000,000)



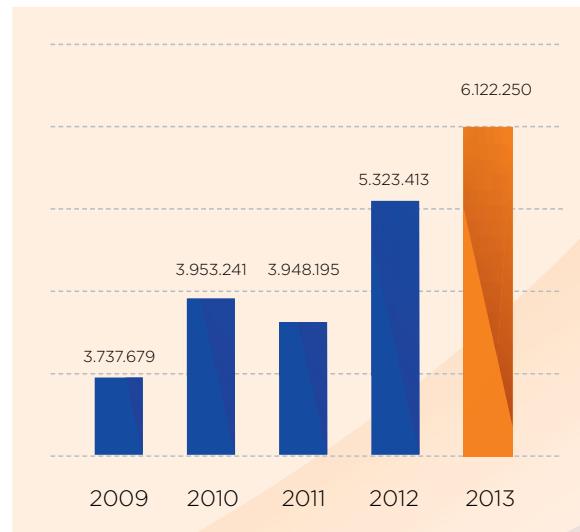
Laba Komprehensif (Rp 000.000)
Comprehensive Profit (IDR 000,000)



Jumlah Aset (Rp 000.000)
Total Asset (IDR 000,000)



Ekuitas (Rp 000.000)
Equity (IDR 000,000)



Ikhtisar Operasi *Operational Highlight*

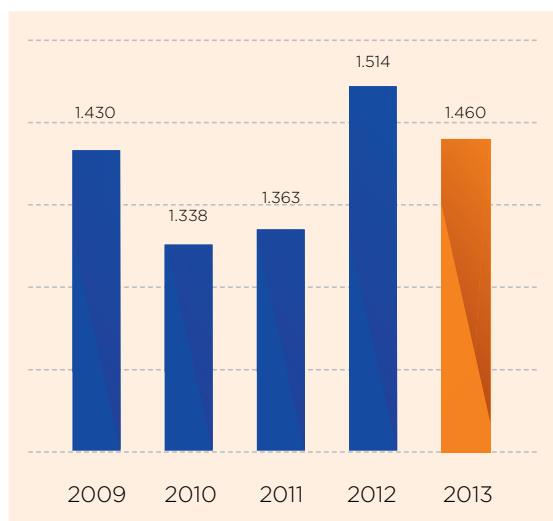
Sarana Siap Operasi (Unit) *Facilities Ready For Operation (Units)*

Uraian	2013	2012	2011	2010	2009	Description
Lokomotif	411	328	343	316	327	Locomotive
Kereta Rel Diesel	103	96	100	107	92	Diesel Train
Kereta Rel Listrik	528	510	432	320	312	Electric Train
Kereta	1460	1514	1363	1338	1430	Coach
Gerbong	5433	5233	3794	3406	3401	Wagon

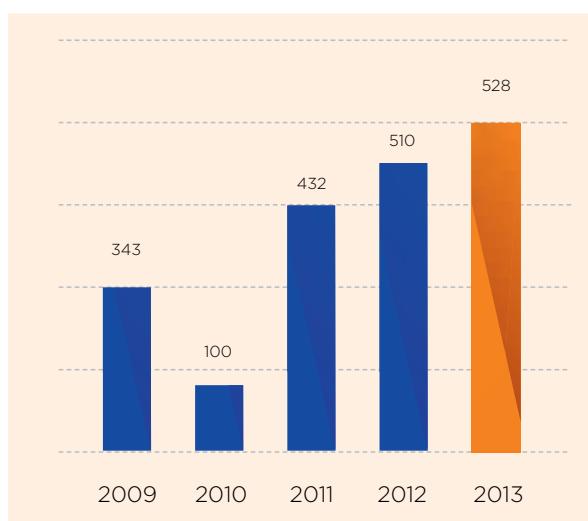
Keandalan Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik *Reliability of Signal, Telecommunication and Electric*

Uraian	2013	2012	2011	2010	2009	Description
Sinyal	97.96	94.75	93.73	82.32	79.38	Signal
Telekomunikasi	96.2	99.91	99.9	76.8	81.5	Telecommunication
Listrik	97.43	98.38	98.17	67.17	79.97	Electric

Jumlah Kereta Siap Operasi (Unit) *Number of Ready For Operation Coach (Unit)*



Jumlah KRL Siap Operasi (Unit) *Number of Ready For Operation Electric Train (Unit)*



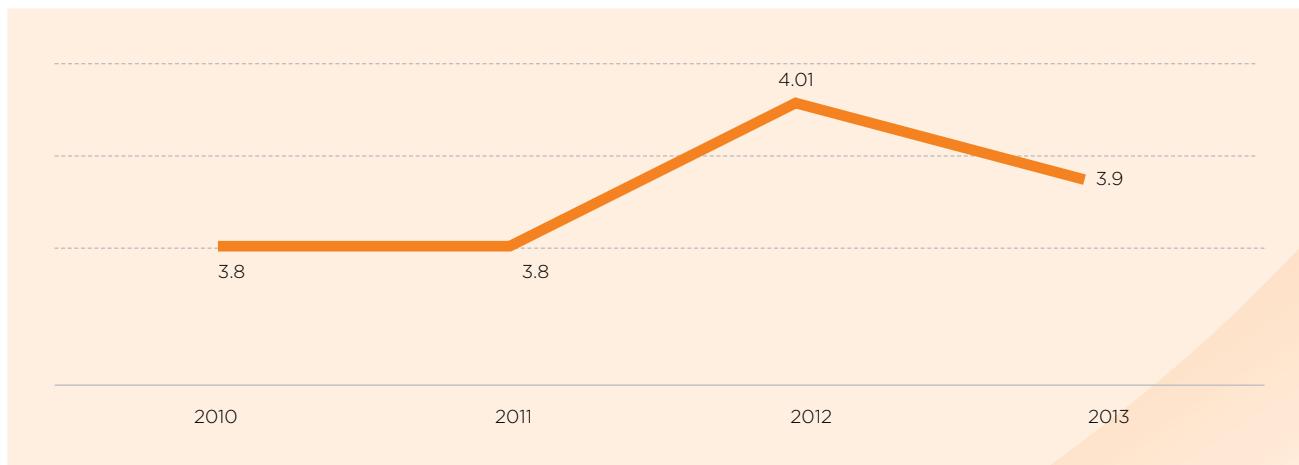
Jumlah Gerbong Siap Operasi (Unit)
Number of Ready For Operation Wagon (Unit)



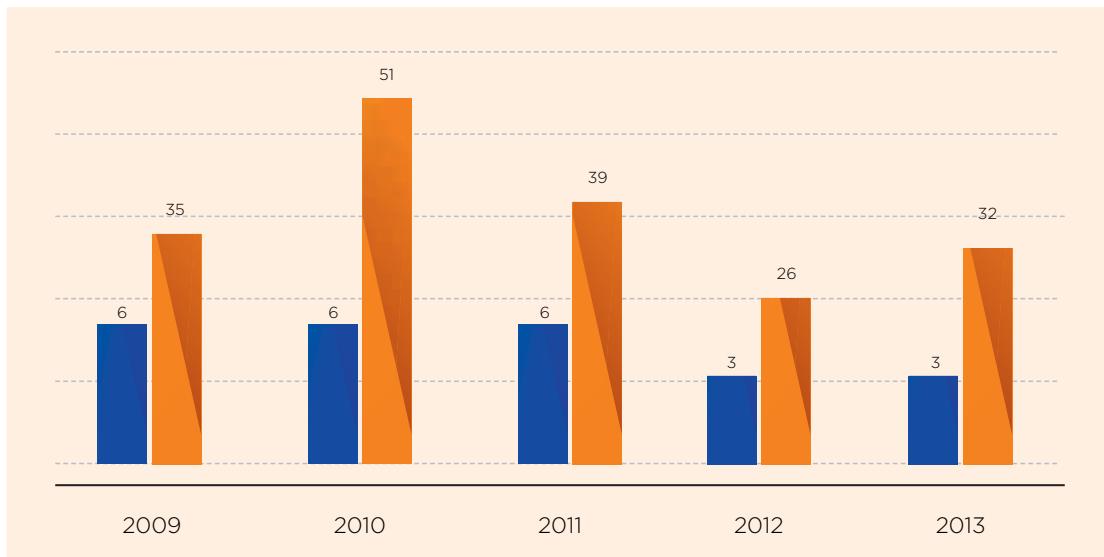
Jumlah Lokomotif Siap Operasi (Unit)
Number of Ready for Operation Locomotive (Unit)



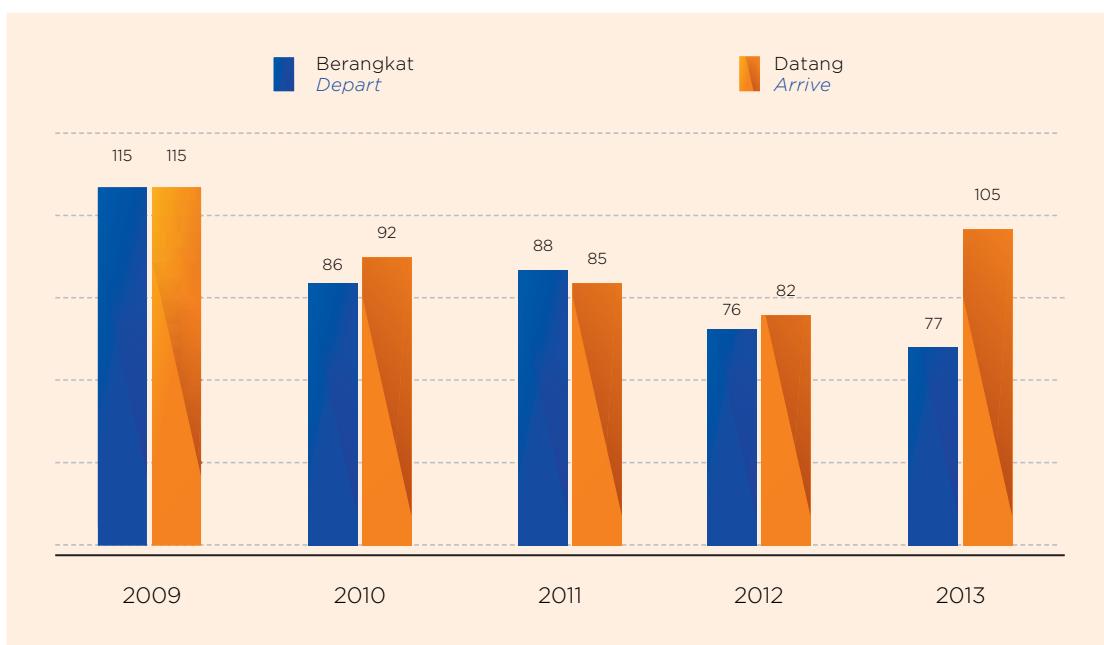
Indeks Kepuasan Pelanggan
Customer Satisfaction Index



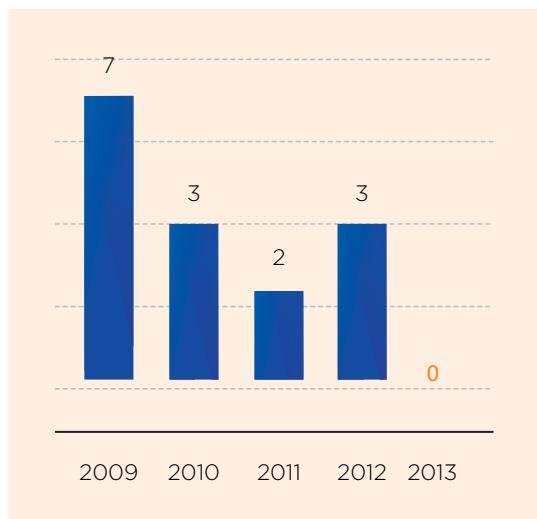
Rata-Rata Keterlambatan Kereta Api Penumpang (dalam Menit)
Average of the Delay of Passenger Trains (In Minutes)



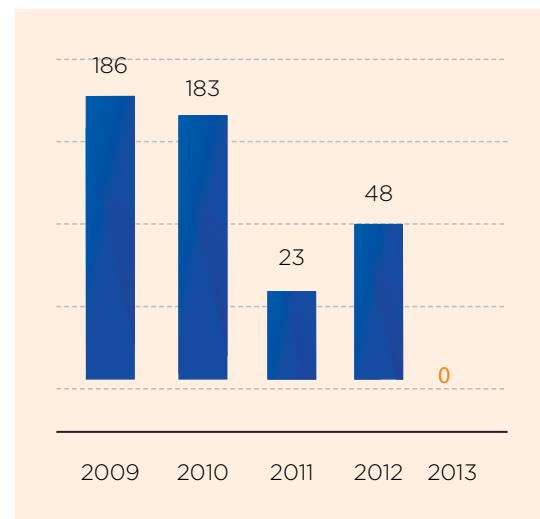
Rata-Rata Keterlambatan Kereta Api Penumpang (dalam Menit)
Average of the Delay of Passenger Trains (In Minutes)



Jumlah Peristiwa Tabrakan Kereta Api
Number of Train Collision Accidents



Jumlah Korban Fatal dan Luka Peristiwa
Kecelakaan Kereta Api
*Number of Injured and Fatalistic Victims
in Train Incidents*



PERISTIWA PENTING 2013

JANUARI | JANUARY



Peresmian gerai Starbucks pertama di Stasiun Gambir Jakarta.

The inauguration of the first Starbucks's outlet in Gambir Railway Station Jakarta.

3 Januari | January, 3



Pembongkaran 118 Kios di Stasiun Bekasi.

Sterilization 118 Kiosks at Bekasi Station.



8 Januari | January, 8

14 Januari | January, 14

Peresmian Reaktivasi Jalur Rel Antara Stasiun Tuntang dan Stasiun Kedungjati Jawa Tengah.

Reactivation of Railroad between Tuntang Station and Kedungjati Station in Central Java.

FEBRUARI | FEBRUARY



Kepolisian RI membantu meningkatkan pelayanan kereta api.

Indonesian Police provides assistance in the improvement of railway services.



4 Februari | February, 4

9 Februari | February, 9

PT KAI (Persero) Daop 1 Jakarta, Raih Elshinta Award 2013 yang aktif memberikan informasi kepada masyarakat

PT KAI (Persero) Daop 1 Jakarta received Elshinta Award 2013 for its activeness in disseminating information to the society.



14 Februari | February, 14

PT KAI (Persero) menjalin kerja sama dengan PT Sucofindo dalam bidang Keselamatan dan Keamanan.

PT KAI (Persero) established a cooperation with PT Sucofindo in Safety and Security.

MARET | MARCH



10 Maret | March, 10

Re-Launching Sepur Kluthuk Jaladara di Stasiun Purwosari Solo Jawa Tengah.

Re-Launching of Sepur Kluthuk Jaladara at Purwosari Station in Solo, Central Java.



13 Maret | March, 13



16 Maret | March, 16

PT KAI (Persero) telah mengirimkan 1.800 pegawai ke Cina dan Perancis.

PT KAI (Persero) sent its 1,800 employees abroad to China and France.

APRIL | APRIL



19 April | April, 19

Unik Setyorini, Pegawai PT KAI berhasil menjuarai 2 lomba lari marathon Standard Chartered di Brunei Darussalam pada 7 April dan juga berhasil finish di posisi yang sama dalam lomba lari marathon ABN Amro Rotterdam pada 14 April.

Unik Setyorini, an employee of PT KERETA API INDONESIA, succeeded to be the 2nd winner of Standard Chartered marathon competition in Brunei Darussalam on April 7 and gained in the same position in ABN Amro marathon competition in Rotterdam on April 14.



15 April | April, 15

PT KAI (Persero) DAOP 3 Cirebon menyalurkan bantuan Corporate Social Responsibility (CSR) untuk mendukung program kebersihan lingkungan.

PT KAI (Persero) DAOP 3 Cirebon distributed donation from its Corporate Social Responsibility (CSR) to support environmental cleanliness program.



19 April | April, 19

MEI | MAY



13 Mei | May, 13

PT KAI (Persero) Meraih Penghargaan Pelaksana PK-BL/CSR Pengembang UMKM Terbaik dari Universitas Sebelas Maret (UNS) Solo.

Dirut PT KAI (Persero), Raih The First Rank of Indonesia CEO Choice 2013 pilihan majalah SWA.

President Director of PT KAI (Persero) won The First Rank of Indonesia CEO Choice 2013 held by SWA Magazine.



29 Mei | May, 29



27 Mei | May, 27

Sebanyak 809 Masinis dan Asisten Masinis Melakukan Uji Sertifikasi oleh Ditjenka di Jakarta.

809 Train Drivers and Assistat Train Drivers joined the Certification Test held by Ditjenka in Jakarta.

JUNI | JUNE



17 Juni | June, 17

Portal www.kereta-api.co.id, terpilih sebagai Website BUMN Terinovatif di acara Anugerah BUMN Web Award 2013, Jakarta.

The portal www.kereta-api.co.id was chosen as the Most Innovative SOE Website in the event of Anugerah BUMN Web Award 2013 in Jakarta.



17 Juni | June, 17

PT KAI (Persero) menggelar Talkshow Pertama di Atas KA dan mencetak Rekor MURI yang diselenggarakan oleh PT KAI Daop 2 Bandung.

PT KAI (Persero) represented by PT KERETA API INDONESIA Daop 2 Bandung, held the first on-Coach Talkshow, cast in MURI's record.



10 Juni | June, 10

JULI | JULY



1 Juli | July, 1

Menteri BUMN meresmikan Launching E-Ticketing Jabodetabek dan multi trip kereta api di Stasiun Manggarai, Jakarta Selatan.

State Minister of the SOE inaugurated the Launching of E-Ticketing in Jabodetabek and multi-trip train in Manggarai Station, South Jakarta.



9 Juli | July, 9

PT KAI (Persero) menyerahkan bantuan CSR secara simbolis kepada Kelompok Kerja Penanggulangan Bencana (POKJA) Malausma untuk korban bencana alam pergeseran tanah di Majalengka, Jawa Barat.

PT KAI (Persero) symbolically handed the CSR aid over to Disaster Prevention Task Force (POKJA) Malausma for the disaster victims of land displacement in Majalengka, West Java.



3 Juli | July, 3

PT KAI (Persero) membantu Korban Gempa Aceh di Kabupaten Aceh Tengah dan Kabupaten Bener Meriah melalui program CSR.

PT KAI (Persero) helped the victims of tectonic earthquake in Central Aceh regency and Bener Meriah regency through the CSR program.

AGUSTUS | AUGUST



27 Agustus | August, 27

PT KAI menerima kunjungan Menteri Menteri Hubungan Maritim dan Prasarana Kroasia Sinisa Hajdas Doncic

PT KERETA API INDONESIA hosted the visit of Croatian Minister of Maritime Communication and Infrastructure Sinisa Hajdas Doncic



27 Agustus | August, 27

PT KAI menerima dua penghargaan Silver dalam BUMN Marketing Day 2013. Direktur Komersial PT. KAI, Sulistyo Wimbo Hardjito sebagai finalis CMO of The Year.

PT KERETA API INDONESIA received two Silver awards in BUMN Marketing Day 2013. Commercial Director PT. KAI, Sulistyo Wimbo Hardjito took the CMO of The Year finalist.



28 Agustus | August, 28

SEPTEMBER | SEPTEMBER



PT KAI menjalin kerjasama dengan PT Indofarma Bidang Pelayanan Obat-obatan di Bandung.

PT KERETA API INDONESIA built a cooperation with the Pharmaceutical Product Service Department of PT Indofarma in Bandung.

3 September | September, 3

PT KAI meluncurkan Rangkaian KA Baru, yang menghubungkan Bandara Kualanamu dan Stasiun Medan.

PT KERETA API INDONESIA launched new railway train, connecting Bandara Kualanamu Airport and Medan Railway Station.



September | September



PT KAI memborong 11 Piala dalam International Jember Open Marching Competition 2013.

September 20, 2013: PT KERETA API INDONESIA won 11 Trophies in the International Jember Open Marching Competition 2013

20 September | September, 20

PT KAI mendapatkan penghargaan "The Best In Experiential Marketing" dari Majalah Marketing.

PT KERETA API INDONESIA won the award as "The Best In Experiential Marketing" from Marketing Magazine.



4 Oktober | October, 4



PT KAI memberikan Tali Asih kepada Atlit berprestasi yang berhasil di ajang Islamic Solidarity Games (ISG) 2013 di, Palembang, Sumatera Selatan.

PT KERETA API INDONESIA bestowed ex-gratias to the athletes who were successful in the Islamic Solidarity Games (ISG) 2013 held in Palembang, South Sumatera.

10 Oktober | October, 10

PT KAI menggelar Pesta Seni Warnai 140 Tahun Stasiun Ambarawa.

PT KERETA API INDONESIA held the Art Festival celebrating 100 Years Ambarawa Railway Station).



29 Oktober | October, 29

NOVEMBER | NOVEMBER



Peluncuran Perdana KA Penataran Ekspres oleh PT KAI Daop 8 Surabaya.

Premier Launching of Penataran Ekspres Train by PT KERETA API INDONESIA Daop 8 Surabaya

1 November | November, 1

KA Pangrango diluncurkan di Stasiun Bogor Paledang. Menteri Negara BUMN, Dahlan Iskan memberangkatkan secara perdana KA Pangrango menuju Sukabumi.

Pangrango Train was launched at Stasiun Bogor Paledang Railway Station. State Minister of the SOE, Dahlan Iskan, inaugurated the first departure of Pangrango Train for Sukabumi.



PT KAI Daop 2 meraih Sindo Trijaya FM Awards.

PT KERETA API INDONESIA Daop 2 received Sindo Trijaya FM Awards.

11 November | November, 11

Direktur Utama PT. KAI Terpilih Menjadi Tokoh Finansial Indonesia 2013versi Majalah Investor.

President Director PT. KAI was elected Indonesia Financial Figure 2013 by INVESTOR Magazine.



9 November | November, 9



4 Desember | December, 4



Ignasius Jonan, Direktur Utama PT. KAI dinobatkan Sebagai Best Of The Best CEO BUMN 2013 di Malam Anugerah BUMN 2013 di Hotel Gran Melia Jakarta.

Ignasius Jonan, President Director PT KERETA API INDONESIA was crowned as Best Of The Best CEO BUMN 2013 in the event of Anugerah BUMN 2013 in Gran Melia Hotel, Jakarta.

DESEMBER | DECEMBER



5 Desember | Desember, 5

PT KAI Abadikan Nama Ketiga Pegawainya yang Gugur dalam Musibah Bintaro.

PT KERETA API INDONESIA perpetuated the names of its three employees who died in the disastrous accident in Bintaro.



4 Desember | December, 4

Penghargaan Award



FEBRUARI FEBRUARI

Silver Winner dalam kategori The Best of State Own Enterprise Inhouse Magazine (InMa) 2013 diberikan oleh Serikat Pekerja Pers

Silver Winner in the category of The Best State-Owned Enterprise, Inhouse Magazine (InMa) 2013 awarded by Serikat Pekerja pers



MEI MAY

Dharma Bakti Adikarya Baraya Nugraha untuk kategori BUMN Perhubungan Darat Pelaksana PK-BL/CSR Pengembang UMKM Terbaik diberikan oleh Universitas Sebelas Maret, Solo

Dharma Bakti Adikarya Baraya Nugraha Award in the category of Land Transportation SOE as The Best Performer of PK-BL/SMEs-Developing CSR awarded by Sebelas Maret University, Solo



JUNI JUNE

Website BUMN Terinovatif, Website BUMN Terbaik Pilihan Pembaca, dan Website BUMN Terbaik Kategori Transaksi diberikan oleh Beritasatu.com

The Most Innovative SOE Website, The Best SOE Website based on Reader's Preference, and The Best SOE Website in the category of Transaction awarded by Beritasatu.com



JUNI JUNE

The Best Technology Innovation untuk Sistem Pencegah Pelanggaran Sinyal (GARANSI) diberikan dalam ajang BUMN Innovation Award 2013 oleh Kementerian BUMN

The Best Technology Innovation for Signal Violation Prevention System (GARANSI) awarded in the SOE Innovation Award 2013 by Ministry of SOE



The Best Product Innovation untuk Rail Ticket System (RTS) diberikan dalam ajang BUMN Innovation Award 2013 oleh Kementerian BUMN

The Best Product Innovation for Rail Ticket System (RTS) in the SOE Innovation Award 2013, awarded in the SOE Innovation Award 2013 by the Ministry of SOE

Gold Level - The Best Corporate Innovation Culture & Management diberikan dalam ajang BUMN Innovation Award 2013 diberikan oleh Kementerian BUMN

Gold Level - The Best Corporate Innovation Culture & Management, awarded in the SOE Innovation Award 2013 by the Ministry of SOE

JUNI JUNE



Runner Up Grand Champion, Platinum as The Winner Of The Best Business Contribution, Silver as The Best Contact Center Operation, PT KAI, Silver as The Best Technology Innovation, PT KAI Silver As The Best HR Retention Program diberikan dalam ajang The Best Contact Center Award oleh Indonesia Contact Center Association.



Runner Up Grand Champion: Platinum, The Winner Of The Best Business Contribution; Silver, The Best Contact Center Operation; Silver, The Best Technology Innovation; Silver, The Best HR Retention Program; all awarded in the event of The Best Contact Center Award by Indonesia Contact Center Association

AGUSTUS AUGUST



Silver Winner untuk kategori Tactical dengan Sub Kategori Communication, Sales, and Service diberikan dalam ajang BUMN Marketing Award 2013.

Silver Winner untuk kategori Strategic dengan Sub-Kategori Brand, Product, and Customer Management diberikan dalam ajang BUMN Marketing Award 2013

Silver Winner for the category Tactical and sub-category of Communication, Sales, and Service, awarded in BUMN Marketing Award 2013

Silver Winner for the category of Strategic and the Sub-category of Brand, Product, and Customer Management awarded in SOE Marketing Award 2013

OKTOBER OCTOBER



BUMN Kategori Industri Non-Keuangan Transportasi Darat, Laut dan Udara yang berpredikat "Sangat Bagus" Atas Kinerja Keuangan 2013 oleh Majalah Infobank.

Excellent Financial Performance in the Category of Non-Financial, Land, Sea, and Air Transportation Industry of the State Owned Company, awarded by Infobank Magazine.



The Best In Experiential Marketing diberikan dalam ajang Matrketing Award 2013 oleh Majalah Marketing.

The Best In Experiential Marketing, awarded in the event of Marketing Award 2013 by Marketing Magazine.

NOVEMBER NOVEMBER



The Best In Leading Change
diberikan dalam ajang
The 3rd Annual SPEx2
Award and Forum 2013.

*The Best In Leading Change,
awarded in The 3rd Annual
SPEx2 Award and Forum 2013.*



Korporasi Pilihan SPS 2013
dalam ajang Indonesia Public
Relations Awards and Summit
(IPRAS) 2013 diberikan oleh
Serikat Penerbit Surat Kabar
(SPS)

*SPS-Preferred Corporation
2013, awarded in the event
of Indonesia Public Relations
Awards and Summit (IPRAS)
2013 by Serikat Penerbit Surat
Kabar (SPS)*

DESEMBER DECEMBER



Juara I Pelayanan Publik BUMN
Berdaya Saing Terbaik diberikan
dalam ajang Anugerah BUMN
2013 oleh Kementerian BUMN

*1st Winner of Public Service
among The Most Competitive
The Most Competitive Non-
Listed SOEs, awarded in BUMN
Award 2013 by Ministry of
State Owned Enterprise*



Juara I Implementasi GCG
BUMN Non Terbuka Berdaya
Saing Terbaik, diberikan dalam
ajang Anugerah BUMN 2013
oleh Kementerian BUMN

*1st Winner of GCG
Implementation among The
Most Competitive Non-Listed
SOEs, awarded in BUMN Award
2013 by Ministry of State
Owned Enterprise.*

Sertifikasi *Sertifications*



SERTIFIKAT SISTEM MANAJEMEN MUTU

ISO 9001:2008 untuk
Daerah Operasi 1 Jakarta
berlaku sampai dengan 25
April 2016

*SMM ISO 9001:2008
Certification for
Operational Area 1
Jakarta, valid until April
25, 2016*



SERTIFIKAT SMM

ISO 9001:2008 untuk
Daerah Operasi 2 Bandung
berlaku sampai dengan 25
April 2016

*SMM ISO 9001:2008
Certification for Operational
Area 2 Bandung, valid until
April 25, 2016*



SERTIFIKAT SMM

ISO 9001:2008 untuk
Daerah Operasi 3 Cirebon
berlaku sampai dengan 26
Mei 2016

*SMM ISO 9001:2008
Certification for
Operational Area 3 Cirebon,
valid until May 26, 2016*



SERTIFIKAT SMM

ISO 9001:2008 untuk
Daerah Operasi 2
Bandung berlaku sampai
dengan 25 April 2016

*SMM ISO 9001:2008
Certification for
Operational Area 2
Bandung, valid until April
25, 2016*



SERTIFIKAT SMM

ISO 9001:2008 untuk
Daerah Operasi 4
Semarang berlaku sampai
dengan 14 Mei 2016

*SMM ISO 9001:2008
Certification for
Operational Area 4
Semarang, valid until May
14, 2016*



SERTIFIKAT SMM ISO
9001:2008 untuk Daerah
Operasi 5 Purwokerto
berlaku sampai dengan 02
Mei 2016

*SMM ISO 9001:2008
Certification for
Operational Area 5
Purwokerto, valid until May
2, 2016*



SERTIFIKAT SMM
ISO 9001:2008 untuk
Daerah Operasi 6
Yogyakarta berlaku sampai
dengan 14 Mei 2016

*SMM ISO 9001:2008
Certification for
Operational Area 6
Yogyakarta, valid until May
14, 2016*



SERTIFIKAT SMM
ISO 9001:2008 untuk
Daerah Operasi 7 Madiun
berlaku sampai dengan 05
Mei 2016

*SMM ISO 9001:2008
Certification for
Operational Area 7 Madiun,
valid until May 5, 2016*



SERTIFIKAT SMM
ISO 9001:2008 untuk
Daerah Operasi 8 Surabaya
berlaku sampai dengan 22
Mei 2016

*SMM ISO 9001:2008
Certification for Operational
Area 8 Surabaya, valid until
May 22, 2016*



SERTIFIKAT SMM
ISO 9001:2008 untuk
Daerah Operasi 9 Jember
berlaku sampai dengan 26
Mei 2016

*SMM ISO 9001:2008
Certification for
Operational Area 9 Jakarta,
valid until May 26, 2016*



SERTIFIKAT SMM

ISO 9001:2008 untuk Divisi
Regional I Sumatera Utara
berlaku sampai dengan 26
Mei 2016

*SMM ISO 9001:2008
Certification for Regional
Division I North Sumatra,
valid until May 26, 2016*



SERTIFIKAT SMM

ISO 9001:2008 untuk Divisi
Regional II Sumatera Barat
berlaku sampai dengan 12
Mei 2016

*SMM ISO 9001:2008
Certification for Regional
Division II West Sumatra,
valid until May 12, 2016*



SERTIFIKAT SMM

ISO 9001:2008 untuk
Divisi Regional III Sumatera
Selatan berlaku sampai
dengan 23 Mei 2016

*SMM ISO 9001:2008
Certification for Regional
Division III South Sumatra,
valid until May 23, 2016*

DAFTAR ISI

Table of Content



1

RINGKASAN *Summary*

- 3 KONDISI EKSTERNAL
External Condition
- 3 SASARAN STRATEGIS 2013
Strategic Objectives in 2013
- 4 KINERJA 2013
Performance in 2013
 - 4 • BIDANG USAHA
Business Lines
 - 4 • SARANA SIAP OPERASI
Ready-to-Operate Facilities
 - 5 • PELAYANAN DAN KESELAMATAN
Service and Safety

- 4 • KINERJA KEUANGAN
Financial Performance
- 5 • PENGEMBANGAN USAHA
Business Development
- 6 • TANGGUNG JAWAB SOSIAL PERUSAHAAN
Company Social Responsibility
- 7 • TATA KELOLA PERUSAHAAN
Good Corporate Governance
- 7 • PENELITIAN PENGEMBANGAN
Research and Development
- 8 IKHTISAR KEUANGAN
Financial Highlight
- 10 IKHTISAR OPERASI
Operational Highlight
- 14 PERISTIWA PENTING 2013
Milestones in 2013
- 20 PENGHARGAAN
Award
- 23 SERTIFIKASI
Sertifications

32

PROFIL PERUSAHAAN *Summary*

- 33 IDENTITAS PERUSAHAAN
Corporate Identity
- 34 SEKILAS PT KAI (PERSERO)
Overview of PT KAI (Persero)
- 36 JEJAK LANGKAH
Milestone
- 38 BIDANG USAHA
bidang usaha
- 40 JASA YANG DIHASILKAN
Services Provided
- 42 STRUKTUR ANAK PERUSAHAAN
Services Provided
- 43 DAFTAR ANAK PERUSAHAAN
List of Subsidiaries
- 44 WILAYAH OPERASI
Operation Area
- 46 STRUKTUR ORGANISASI
Subsidiaries Structure
- 48 VISI DAN MISI
Vision and Mission
- 49 TUJUAN PERUSAHAAN
Corporate Objectives
- 50 TATA NILAI PERUSAHAAN
Corporate Value
- 52 MAKNA LOGO
The Meaning of Logo
- 53 STRATEGI PT KERETA API INDONESIA
Vision and Mission
- 54 INFORMASI PEMEGANG SAHAM
Shareholders Composition
- 55 LEMBAGA PROFESI PENUNJANG PERSEROAN
Company Supporting Professional Institutions

58

LAPORAN DEWAN KOMISARIS *Summary*

- 59 PANDANGAN TERHADAP KINERJA KEUANGAN
Opinion on the Financial Performance
- 60 PANDANGAN TERHADAP KINERJA OPERASIONAL
Opinion on the Operational Performance
- 62 PANDANGAN TERHADAP PENGELOLAAN SDM
Opinion about the Human Resource Management
- 63 PANDANGAN TERHADAP TATA KELOLA PERUSAHAAN
Opinion on the Company's Good Corporate Governance
- 64 PERUBAHAN KOMPOSISI DEWAN KOMISARIS
Change of the Board of Commissioners Composition
- 64 APRESIASI TERHADAP KINERJA DAN UPAYA MANAJEMEN
Appreciation for the Management Efforts and Performance

68

PROFIL DEWAN KOMISARIS *Board of Commisioner Profile*

- 69 IMAN HARYATNA
Komisaris Utama
President Commissioner
- 70 ABI KUSNO
Komisaris
Commissioner
- 71 UMIYATUN HAYATI TRIASTUTI
Komisaris
Commissioner
- 72 ASHWIN SASONGKO S.
Komisaris
Commissioner
- 73 MUCHTAR ARIFIN
Komisaris
Commissioner
- 74 LEON MUHAMAD
Komisaris
Commissioner
- 75 HAMBRA
Komisaris
Commissioner

76

LAPORAN DEWAN DIREKSI *Board of Director's Report*

- 77 KINERJA TERUS MEMBAIK
The Performance Keeps on Improving
- 78 KEBIJAKAN STRATEGIS TAHUN 2013
Strategic Policies in 2013
- 79 KENDALA YANG DIHADAPI
Obstacles to Face
- 80 PROSPEK USAHA DAN RENCANA KE DEPAN
Business Prospect and Future Plan
- 81 TANGGUNGJAWAB SOSIAL PERUSAHAAN
Corporate Social Responsibility
- 82 PERUBAHAN KOMPOSISI DEWAN DIREKSI
Change of Board of Directors Composition
- 83 PENGHARGAAN
Appreciation

86

PROFIL DEWAN DIREKSI *Board of Director's Profile*

- 87 IGNASIUS JONAN
Direktur Utama
President Director
- 88 SULISTYO WIMBO S. HARDJITO
Direktur Komersial
Commercial Director
- 89 A. HERLIANTO
Direktur Operasi
Operational Director
- 90 CANDRA PURNAMA
Direktur Pengelolaan Prasarana
Director of Infrastructure Management
- 91 BAMBANG EKO MARTONO
Direktur Sarana
Managing Director of Rolling Stock
- 92 RONO PRADIPTO
Direktur Keselamatan dan Manajemen Risiko
Director of Safety and Risk Management
- 93 MUHAMMAD KUNCORO WIBOWO
Direktur Personalia, Umum, dan Teknologi Informasi
Director of Personnel, General Affairs, and Information Technology

- 94 JOKO MARGONO
Direktur Logistik & Aset Produksi
Director of Logistic & Production Assets
- 95 EDI SUKMORO
Direktur Aset Non Produksi
Commercial Director
- 98 KURNIADI ATMOSASMITO
Direktur Keuangan
Finance Director



98

ANALISIS DAN PEMBAHASAN MANAJEMEN *Analysis and Management Discussion*

- 99 TINJAUAN INDUSTRI
Industrial Review
- 100 TINJAUAN BISNIS PERKERETAPIAN
Railway Business Review
- 103 ANALISIS BISNIS KERETA API PENUMPANG
Analysis on the Passenger Train Business
- 106 ANALISIS BISNIS KERETA API BARANG
Analysis on the Goods Train Business
- 108 PROSPEK PASAR KERETA API DI INDONESIA
Railway Market Prospect in Indonesia
- 114 TINJAUAN OPERASIONAL PERUSAHAAN
Review on the Company Operation
- 140 TINJAUAN PEMASARAN
Marketing Review



142

LAPORAN ANAK PERUSAHAAN *Subsidiaries Report*

- 143 PT RESKA MULTI USAHA
PT RESKA MULTI USAHA
- 149 PT KAI COMMUTER JABODETABEK
PT KAI COMMUTER JABODETABEK
- 153 PT KERETA API LOGISTIK
PT KERETA API LOGISTIK
- 158 PT KA PROPERTI MANAJEMEN
PT KA PROPERTI MANAJEMEN
- 164 PT KA PARIWISATA
PT KA WISATA
- 168 PT RAILINK
PT RAILINK

174

PROSPEK USAHA DAN STRATEGI PERUSAHAAN *Analysis and Management Discussion*

- 175 PROSPEK USAHA DAN TANTANGAN
Business Prospect and Challenge
- 176 STRATEGI PERUSAHAAN
Corporate Strategy



180

TINJAUAN KEUANGAN *Financial Review*

- 181 LABA RUGI KOMPREHENSIF KONSOLIDASIAN
Consolidated Statements of Comprehensive Income
- 191 LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Consolidated Statements of Financial Position
- 199 LAPORAN ARUS KAS KONSOLIDASIAN
Consolidated Statements of Cash Flows
- 201 KEMAMPUAN MEMBAYAR UTANG, LIKUIDITAS, DAN KOLEKTABILITAS
Ability to Pay Debt, Liquidity, and Collectibility
- 202 INFORMASI RISIKO KEUANGAN DAN AKTIVITAS LINDUNG NILAI
Financial Risk Information, and Hedging Activity
- 205 INFORMASI MATERIAL YANG MENGANDUNG BENTURAN KEPENTINGAN DENGAN PIHAK BERELASI
Material Information That Contains Interest Conflict With The Related Parties
- 207 KETAATAN SEBAGAI WAJIB PAJAK
Obedience As A Tax Payer
- 208 PENCAPOIAIN 2013 DAN TARGET 2014
Realization 2013 and Target 2014



210

TATA KELOLA PERUSAHAAN *Good Corporate Governance*

- 211 TATA KELOLA PERUSAHAAN
Good Corporate Governance
- 212 TUJUABN PENERAPAN GCG
GCG Purposes
- 213 INFRASTRUKTUR
Infrastructure
- 214 PENCAPOIAIN GCG
GCG Achievement
- 215 PENERAPAN GCG PADA TAHUN 2013
GCG IMPLEMENTATION in 2013
- 216 ASESMEN GCG
GCG Assessment
- 218 RINGKASAN HASIL ASSESSMENT GCG 2012 DAN SELF ASSESSMENT 2013
Summary of the 2012 GCG Assessment Results and the 2013 Self-Assessment
- 220 ASSESSMENT KRITERIA PENILAIAN KINERJA UNGGUL (KPKU)
Criteria for Performance Excellence Assessment (KPKU)
- 222 STRUKTUR TATA KELOLA PERUSAHAAN
Corporate Governance Structure
- 227 HUBUNGAN DEWAN KOMISARIS DAN DIREKSI
Relationship between Board of Commissioners and Board of Directors
- 228 DEWAN KOMISARIS
Board of Commissioners
- 240 SEKRETARIS DEWAN KOMISARIS
Secretary of Board of Commissioners
- 251 AGENDA RAPAT
resume of Meeting

378

LAPORAN BISNIS PENDUKUNG

Supporting Business Report

379	SUMBER DAYA MANUSIA <i>Human Resource</i>	
379	PROFIL SDM <i>Human resources Profile</i>	
383	PEREKRUTAN & SELEKSI <i>Recruitment & Selection</i>	
384	PELATIHAN & PENGEMBANGAN SDM <i>Training & Human Resources Development</i>	
390	BALAI PELATIHAN SINYAL TELEKOMUNIKASI <i>Telecommunication Signals Training Center</i>	
391	BALAI PELATIHAN & PEMASARAN <i>Operation & Marketing Training Center</i>	
392	SISTEM PENILAIAN KINERJA <i>Performance Appraisal System</i>	
393	PERSAMAAN KESEMPATAN PEN GEMBANGAN JENJANG KARIR <i>Equality in the Opportunity for Career Path Development</i>	
396	KESEJAHTERAAN PEGAWAI <i>Employee Welfare</i>	
398	TANGGUNG JAWAB SOSIAL PERUSAHAAN <i>Corporate Social Responsibility</i>	
398	ANGGARAN DAN LINGKUP <i>Budget and Scope</i>	
399	STRUKTUR PENGELOLA <i>Management Structure</i>	
400	PENGELOLAAN LINGKUNGAN HIDUP <i>Life Environmental Management</i>	
401	KETENAGAKERJAAN, KESEHATAN, DAN KESELAMATAN KERJA (K3) <i>Manpower, Work Health And Safety</i>	
402	KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA DAN LINGKUNGAN <i>Occupational Health, Safety, and Environment</i>	
405	PENGHARGAAN YANG DITERIMA DALAM BIDANG K3 <i>Award Received in K3</i>	
405	DAMPAK KEUANGAN DARI KEGIATAN <i>Finacial Impact of the Activity</i>	
407	PENGEMBANGAN SOSIAL DAN KEMASYARAKATAN <i>Social and Community Development</i>	
412	KONSUMEN <i>Consumer</i>	
416	TRANSFORMASI TEKNOLOGI INFORMASI PELANGGAN <i>IT Transformation Toward Customer-Oriented Company</i>	
419	ROADMAP PENGEMBANGAN TI <i>Roadmap of IT Development</i>	
421	APLIKASI TI <i>IT Application</i>	
423	PENGEMBANGAN APLIKASI 2013 <i>Applications Development in 2013</i>	
425	DAMPAK APLIKASI TI TERHADAP BISNIS <i>The Impact of IT Applications on Business</i>	
427	INVESTASI TI TAHUN 2013 <i>IT Investment in 2013</i>	



Profil Perusahaan

Company Profile

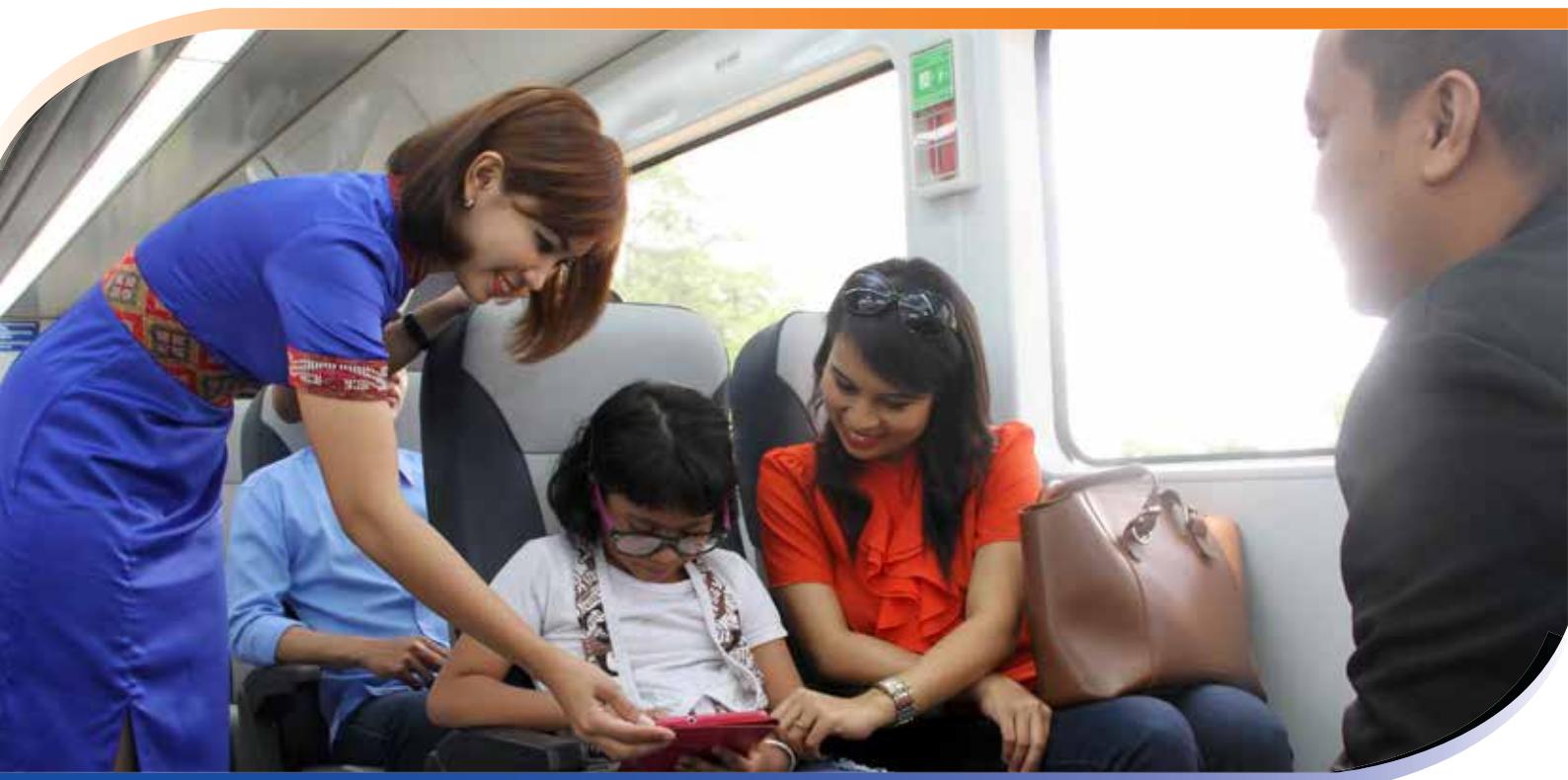


Identitas Perusahaan Corporate Identity

Nama Perseroan <i>Name of Company</i>	: PT Kereta Api Indonesia (Persero) <i>: PT Kereta Api Indonesia (Persero)</i>
Bidang Usaha <i>Line of Business</i>	: Pelayanan Jasa Transportasi Perkeretaapian <i>: Railway Transportation Services</i>
Status Perusahaan <i>Company Status</i>	: Perusahaan Badan Usaha Milik Negara <i>: State-Owned Company (Enterprises)</i>
Kepemilikan <i>Ownership</i>	: 100% dimiliki oleh Negara Republik Indonesia <i>: 100% owned by The Government of Republic of Indonesia</i>
Pembentukan Perseroan <i>Company Establishment</i>	: 1 Juni 1999 <i>: June 1st, 1999</i>
Dasar Hukum Pendirian <i>Legal Basis of Establishment</i>	: 1 Juni 1999 sesuai Akta Notaris Imas Fatimah, S.H., Sp.N., No. 2 <i>: June 1st, 1999 based on Notarial Deed No. 2 of Imas Fatimah, SH, SpN</i>
Kantor Pusat <i>Head Office</i>	: Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung 40117
No. Telp. <i>Phone number</i>	: (022) 4230031, 4230039, 4230054 <i>: (022) 4230031, 4230039, 4230054</i>
No. Faks. <i>Fax Number</i>	: (022) 4203342 <i>: (022) 4203342</i>
Email	: esd@kereta-api.co.id; humaska@kereta-api.co.id kontak_pelanggan@kereta-api.co.id
Website	: www.kereta-api.co.id
Contact Center	: (021) 121
Modal Dasar <i>Authorized Capital</i>	: Rp 3.500.000.000.000 <i>: Rp 3.500.000.000.000</i>
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh <i>Issued and Fully Paid Capital</i>	: Rp. 3.296.547.000.000 <i>: Rp. 3.296.547000.000</i>

Sekilas PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Overview of PT Kereta Api Indonesia (Persero)



PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang selanjutnya disingkat sebagai PT KAI (Persero) atau "Perseroan" adalah Badan Usaha Milik Negara yang menyediakan, mengatur, dan mengurus jasa angkutan kereta api di Indonesia.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) didirikan sesuai dengan akta tanggal 1 Juni 1999 No. 2, yang dibuat di hadapan 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.

Riwayat PT Kereta Api Indonesia (Persero) dibagi menjadi tiga periode, yaitu masa kolonial, sebagai lembaga pelayanan publik, dan sebagai perusahaan jasa.

PT Kereta Api Indonesia (Persero), hereafter PT KAI (Persero) or "Company", is a State-owned Enterprise that provides, organizes, and manages railway transportation services in Indonesia.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) was established based on the Notarial Deed No. 2 dated June 1st, 1999, made in front of Imas Fatimah, S.H., Sp.N, a Notary in Jakarta, and revised based on the Deed No. 14 dated September 13rd, 1999. The establishment deed has been legalized by the Indonesian Minister of Justice's Decree No. C-17171 HT.01.01.TH.99 dated October 1, 1999, published in the Official Gazette of the Republic of Indonesia on January 14th, 2000, No. 4 Suplement No. 240/2000.

The history of PT Kereta Api Indonesia (Persero) is divided into three periods: colonial period, public service institute, and service company.

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

Periode perusahaan berorientas pada pelayanan publik 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, PT Kereta Api Indonesia (Persero) saat itu beroperasi melayani masyarakat dengan dana subsidi dari pemerintah.

Babak baru pengelolaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) 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 jasa layanan penumpang, Perumka menawarkan tiga kelas layanan, yaitu kelas eksekutif, bisnis, dan ekonomi.

Pada tanggal 31 Juli 1995 Perumka meluncurkan layanan kereta api penumpang kelas eksekutif dengan merek Kereta Api Argo Bromo JS-950. Merek ini kemudian dikembangkan menjadi Kereta Api (KA) Argo Bromo Anggrek dan dioperasikan mulai tanggal 24 September 1997. Pengoperasian KA Argo Bromo Anggrek mengawali pengembangan KA merek Argo lainnya, seperti KA Argo Lawu, KA Argo Mulia, dan KA Argo Parahyangan.

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

Railway industry started during the colonial era when in 1864 Namloose Venootschap Nederlanche Indische Spoorweg Maatschappij commenced the construction of railroad from Semarang to Surakarta in Central Java. Since then, three other companies made investment in constructing railroads inside and outside Java Island. The companies engaged in the railway industry during the colonial period were Staat Spoorwegen, Verenigde Spoorwegenbedrijf, and Deli Spoorwegen Maatscappij.

The period during which the Company was oriented to public service started in the early time after Indonesia's Independence. On May 25th, 1963, through the Government Ordinance No. 22 / 1963, the Indonesian Government established Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). On September 15, 1997, based on the Government Ordinance No 61 Tahun 1971, PNKA was changed to become Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). As a State Company and Agency Company, PT Kereta Api Indonesia (Persero) at that time operated to serve people with the subsidy from the Government.

The new era of managing PT Kereta Api Indonesia (Persero) started when, based on the Government Ordinance No. 57 of 1990, PJKA was changed to become Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka). With its new status as Perusahaan Umum (Perum), Perumka started to gain profit from the services it provided. For passenger service, Perumka provided services in three classes: executive, business, and economy.

On July 31st, 1995, Perumka launched an executive-class passenger service labelled Kereta Api Argo Bromo JS-950. This service was then developed to become Kereta Api (KA) Argo Bromo Anggrek and operated since September 24st, 1997. The operation of KA Argo Bromo Anggrek initiated the development of the "Argo" labels such as KA Argo Lawu, KA Argo Mulia, and KA Argo Parahyangan.

In order to encourage Perumka to become a service profit company, on February 3rd, 1998, the Government decided to change its status from Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api to Limited Company (Persero), based on the Government Ordinance No 19 of 1998. With its new status, PT Kereta Api Indonesia (Persero) operated as a profit-oriented business entity. To maintain its mission as a public service organization, the Government provided Public Service Organization (PSO) fund.

Jejak Langkah Milestone

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.

1880 Verenigde Spoorwegenbedrijf developed railway routes in Java Island, Deli Spoorwegen Maatscappij developed railway routes in Sumatera, and Staat Spoorwegen developed transportation by train in Batavia.

1880

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

September 28th, 1945 The employees united in Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA) took over the railway companies from Japan authority.

1945

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

September 15th, 1971 PNKA changed its status to become Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA).

1971

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

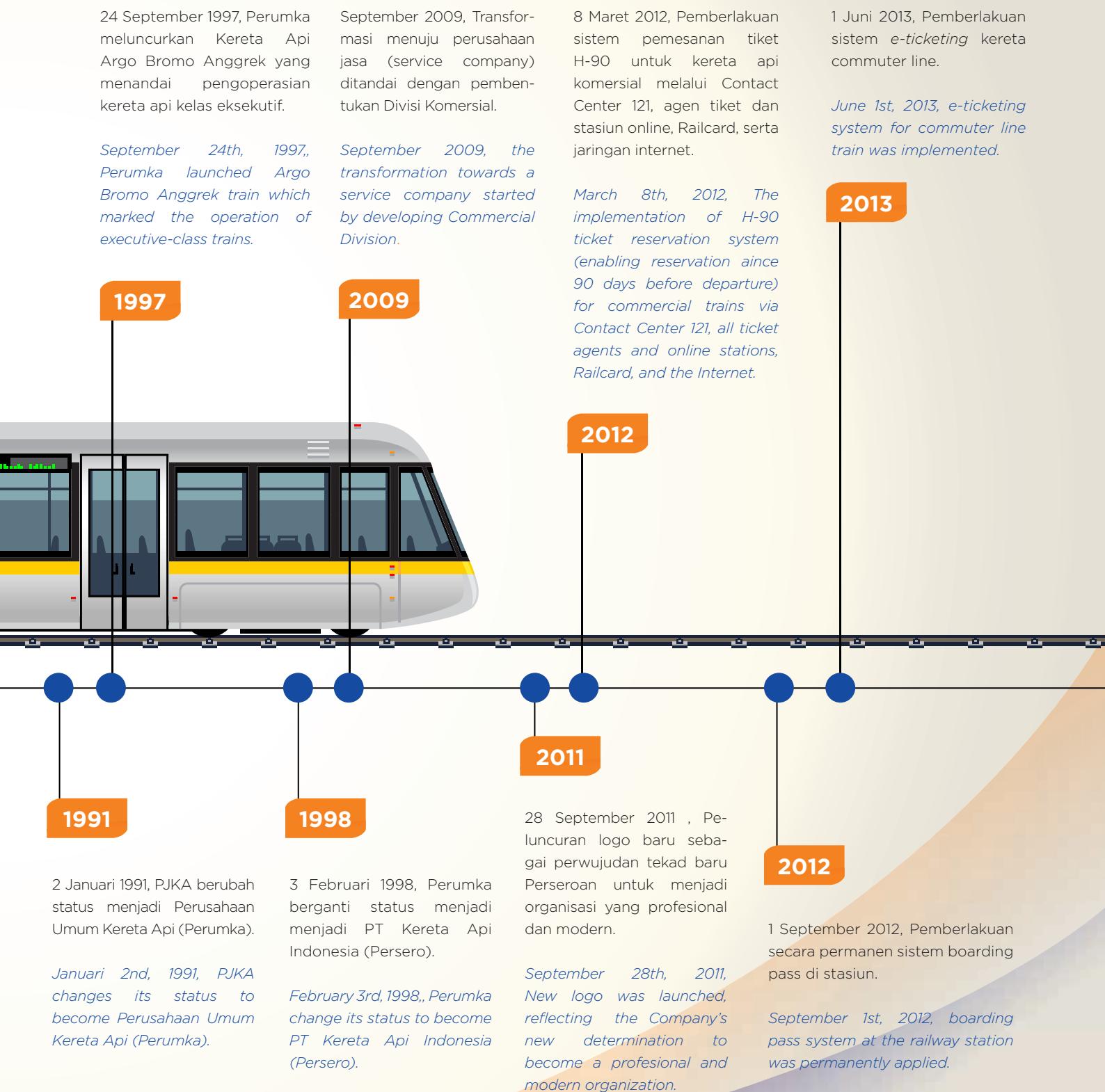
June 17th, 1864 Namlooze Venooschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV NISM) opened a railway route for Semarang-Surakarta.

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

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

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

May 25th, 1963 Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) was established.



Bidang Usaha Line Of Business



Sesuai dengan Pasal 3 Anggaran Dasar Perusahaan, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki kegiatan utama dan kegiatan usaha penunjang. Kegiatan usaha utama mencakup:

1. Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum, meliputi kegiatan pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan pengusahaan prasarana.
2. Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum, meliputi kegiatan pengadaan, pengoperasian, perawatan, dan pengusahaan sarana usaha pengangkutan orang dan/atau barang dengan kereta api.
3. Usaha angkutan pra- dan purna-angkutan kereta api, intermoda dan bongkar muat.
4. Usaha penyewaan sarana dan atau prasarana serta fasilitas perkeretaapian.
5. Jasa pengadaan barang dan jasa lainnya yang berkaitan dengan perawatan perkeretaapian.
6. Usaha jasa keahlian di bidang perkeretaapian dan jasa konsultan transportasi.
7. Usaha keagenan di bidang transportasi barang dan penumpang.
8. Usaha pendidikan dan pelatihan di bidang perkeretaapian.

In accordance with Article 3 of the Statute of the Company, PT Kereta Api Indonesia (Persero) has the primary activities and supporting business activities. The main business activities are:

1. *Organization of general railway infrastructure including construction activities, operation, maintenance, and infrastructure concessions;*
2. *Organization of general rolling stocks including procurement activities, operation, maintenance, and facility concessions, people and/or goods transportation business*
3. *Pre- and post-transportation business by train, intermode, and stevedoring;*
4. *Facility and/or infrastructure rental business including railway facilities;*
5. *Procurement of goods and other services related to railway maintenance;*
6. *Business in expertise services in railway sector and consulting services in transportation;*
7. *Agency business in goods and passenger transportation;*
8. *Business in education and training in railway sector.*

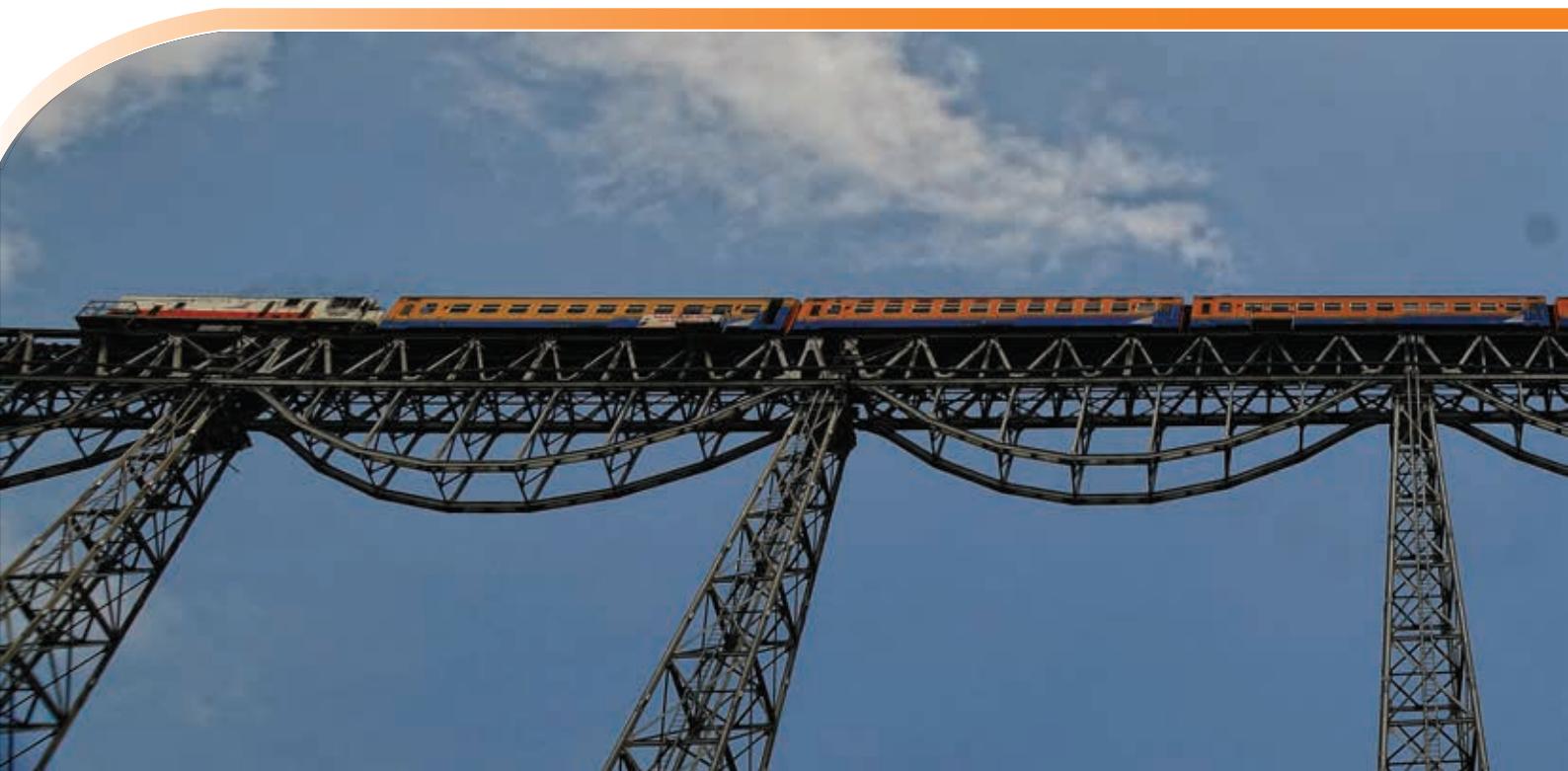
Kegiatan penunjang Perseroan mencakup pemanfaatan sumber daya yang dimiliki, seperti berikut ini:

1. Usaha properti dan perniagaan meliputi perhotelan, perkantoran, apartemen, pertokoan, restoran, terminal terpadu, pusat pembelanjaan terpadu, pergudangan, dan logistik.
2. Penyediaan prasarana telekomunikasi, transfer data, multimedia, jasa telematika, prasarana distribusi bahan cair dan gas, stasiun pengisian bahan cair dan gas, dan stasiun pengisian bahan bakar umum/khusus.
3. Usaha percetakan dan periklanan, mencakup percetakan bahan informasi mengenai jasa kereta api dan iklan untuk dipasang di kereta api dan di area-area milik PT Kereta Api Indonesia (Persero).
4. Usaha kesehatan dan pelayanan medis, mencakup pelayanan medis untuk karyawan, pengguna jasa PT Kereta Api Indonesia (Persero), dan masyarakat umum.
5. Pemanfaatan tanah, ruang, bangunan, dan fasilitas.
6. Usaha penunjang pariwisata dan sarana olahraga, usaha ekstraktif.
7. Pemanfaatan dana pada instrumen jangka pendek (maksimal satu tahun) di pasar uang dan atau pasar modal yang memberi keuntungan dengan memenuhi ketentuan yang berlaku.

The supporting activities organized by the Company include the utilization of its resources such as:

1. *Properties and trading business including hotel, office space, apartments, shopping complex, restaurants, integrated terminals, integrated shopping centers, warehousing and logistic.*
2. *Providing telecommunication infrastructure, data transfer, multimedia, telematic service, liquid materials and gas distribution infrastructure, general or special fuel stations.*
3. *Printing and advertising business, including information material printing concerning railway services and advertisement to be installed at the train and areas owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero).*
4. *Health care and medical services, including medical services for the employees and users of services provided by PT Kereta Api Indonesia (Persero) and for public society.*
5. *Utilization of land, space, buildings, and facilities;*
6. *Tourism-supporting business and sport facilities, extractive business.*
7. *Fund utilization for short-term instruments (maximum one year) in the money market and/or capital market that give advantage in compliance with the prevailing requirements.*

Jasa yang Dihasilkan Services Provided



Jasa yang dihasilkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) mencakup enam bidang, berikut.



Angkutan penumpang menggunakan kereta api, yang mencakup angkutan rute jarak jauh, jarak menengah, dan jarak pendek. Untuk jasa angkutan penumpang jarak jauh dibagi menjadi angkutan penumpang kelas eksekutif, bisnis, dan ekonomi. Angkutan commuter di wilayah Jabodetabek termasuk jasa angkutan penumpang PT Kereta Api Indonesia (Persero).



Angkutan barang menggunakan kereta api, yang mencakup angkutan peti kemas, batu bara, parsel, barang curah, dan barang jenis lain.



Pengelolaan properti yang terkait dengan jasa kereta api, yang mencakup pembangunan dan pengelolaan stasiun kereta api, pengembangan perkantoran, pengembangan pusat perbelanjaan, dan pembangunan hotel.

Service provided by PT Kereta Api Indonesia (Persero) covers six area.



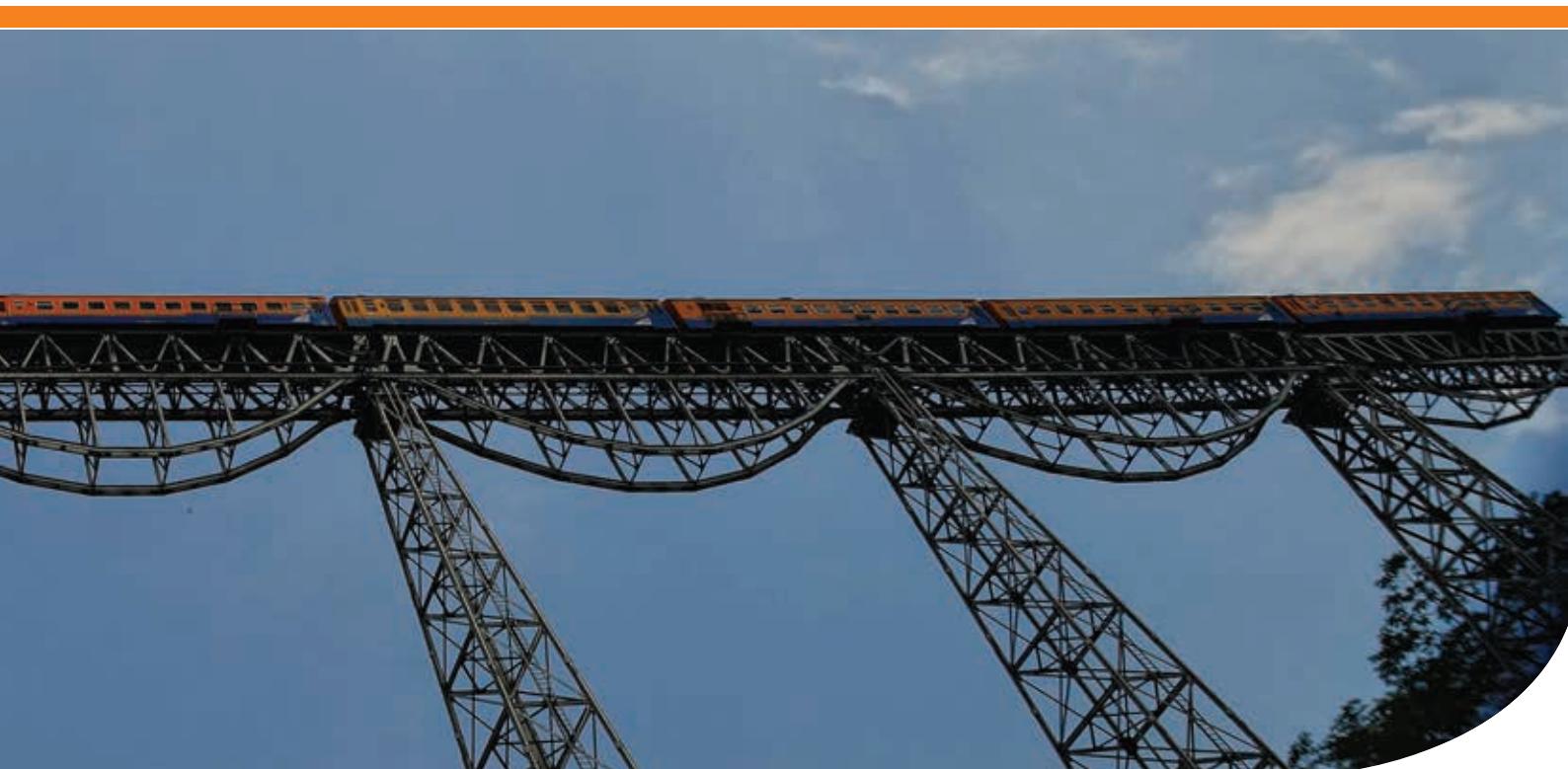
Passengers transportation by train, including transportation for far, medium, and near distance routes. The far distance route passenger transportation is divided into Executive, Business, and Economy classes. Included in this passenger transportation service is commuter transportation in Jabodetabek area.



Freight transportation by train, including transportation for container, coal, parcel, general cargo, and other types of goods.



Property management related to railway services, including the construction and management of railway stations, office construction, shopping center construction, hotel construction.



Pariwisata berbasis kereta api, yang mencakup jasa paket wisata dan penyewaan transportasi.



Restoran, yang mencakup pengelolaan restoran di kereta api (*on train services*) dan di stasiun, termasuk jasa katering.



Distibusi logistik, yang mencakup jasa logistik *door to door* (multimoda) untuk memberikan pelayanan paripurna dengan dukungan angkutan pra dan lanjutan mencakup layanan pengelolaan Terminal Peti Kemas (TPK), bongkar muat, pergudangan, pelabelan, pengangkutan, penjejakkan, serta pengawalan logistik.



Railway-based tourism, tour package services, and transportation rents.



*Restaurants, including operating of restaurant on board (*on train service*) and in the railway station, and catering service.*



Logistic distribution, door-to-door (multimoda) logistic services to provide complete services supported by pre- and post-transportation including Container Terminal management, stevedooring, warehousing, labelling, carriage, tracking, and logistic guarding.

Struktur Anak Perusahaan Subsidiary Structure



Daftar Anak Perusahaan List of Subsidiaries

Nama Perusahaan <i>Name of Company</i>	Alamat <i>Address</i>	Bidang Usaha <i>Line of Business</i>	Berdiri Sejak <i>Establishment</i>	Persentase Kepemilikan <i>Shareholding</i>
	Jl. Bengawan No. 25 Bandung <i>Jl. Bengawan No. 25 Bandung</i>	Jasa restoran <i>Restaurant</i>	2003 <i>2003</i>	95,01% <i>95,01%</i>
	Gedung JRC Lt. 3 Jl. Ir. H. Djuanda 1B No. 8-10 Jakarta Pusat <i>JRC Building 1st Floor, Jl. Ir. H. Djuanda 1B No. 8-10 Central Jakarta</i>	Pengusahaan kereta api bandara <i>Airport-Railway operation</i>	2006 <i>2006</i>	60% <i>60%</i>
	Stasiun Kereta Api Juanda Jl. Ir. H. Djuanda 1B No. 8-10 Jakarta Pusat <i>JRC Building 2nd Floor Jl. Ir. H. Djuanda 1B No. 8-10 Central Jakarta</i>	Pengusahaan kereta api commuter Jabodetabek <i>Commuter railway operation in Jabodetabek</i>	2008 <i>2008</i>	99,78% <i>99,78%</i>
	Gedung JRC Lt. Dasar Jl. Ir. H. Djuanda 1B No. 8-10 Jakarta Pusat <i>JRC Building Ground Floor Jl. Ir. H. Djuanda 1B No. 8-10 Central Jakarta</i>	Pariwisata berbasis kereta api <i>Railway-based tourism</i>	2009 <i>2009</i>	99,90% <i>99,90%</i>
	Gedung JRC Lt. 2 Jl. Ir. H. Djuanda 1B No. 8-10 Jakarta Pusat <i>JRC Building 2nd Floor Jl. Ir. H. Djuanda 1B No. 8-10 Central Jakarta</i>	Layanan distribusi dan logistik berbasis kereta api <i>Railway-based distribution and logistic services</i>	2009 <i>2009</i>	99,90% <i>99,90%</i>
	Gedung JRC Lt. 3 Jl. Ir. H. Djuanda 1B No. 8-10 Jakarta Pusat <i>JRC Building 3rd Floor Jl. Ir. H. Djuanda 1B No. 8-10 Central Jakarta</i>	Pengelolaan aset dan properti perkeretaapian <i>Railway Assets and Properties Management</i>	2009 <i>2009</i>	99,90% <i>99,90%</i>

Wilayah Operasi Operation Area

Wilayah operasi Perseroan mencakup Pulau Sumatera dan Jawa-Bali. Wilayah kerja di Pulau Jawa dibagi berdasarkan Daerah Operasi (DaOp), sedangkan wilayah kerja di Sumatera dibagi berdasarkan Divisi Regional (DivRe). Di Pulau Jawa, Perseroan memiliki sembilan Daerah Operasi (DaOp), yaitu:

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



Keterangan:



Kantor pusat Daerah Operasi (DaOp) atau kantor pusat Divisi Regional (DivRe)

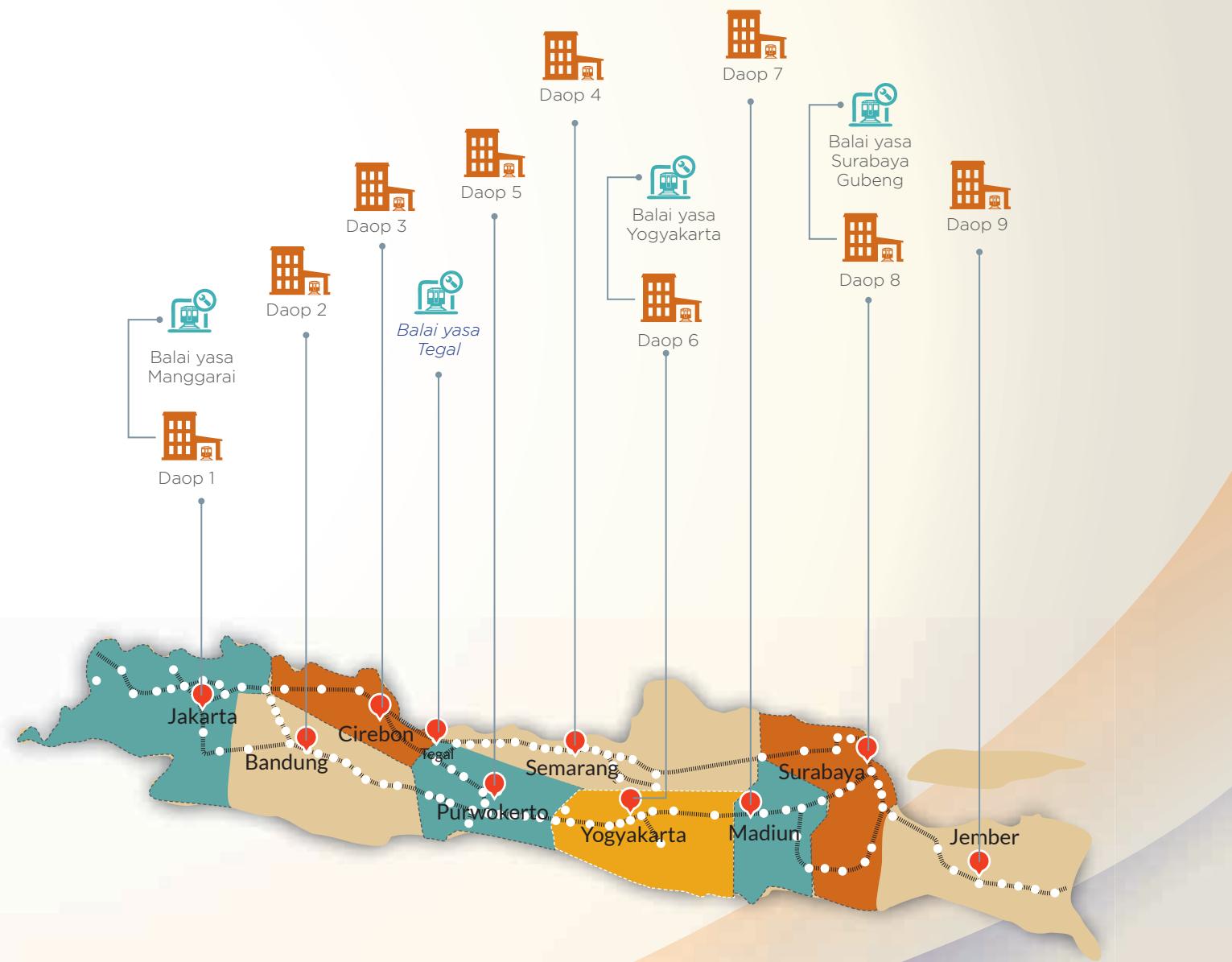


Balai yasa

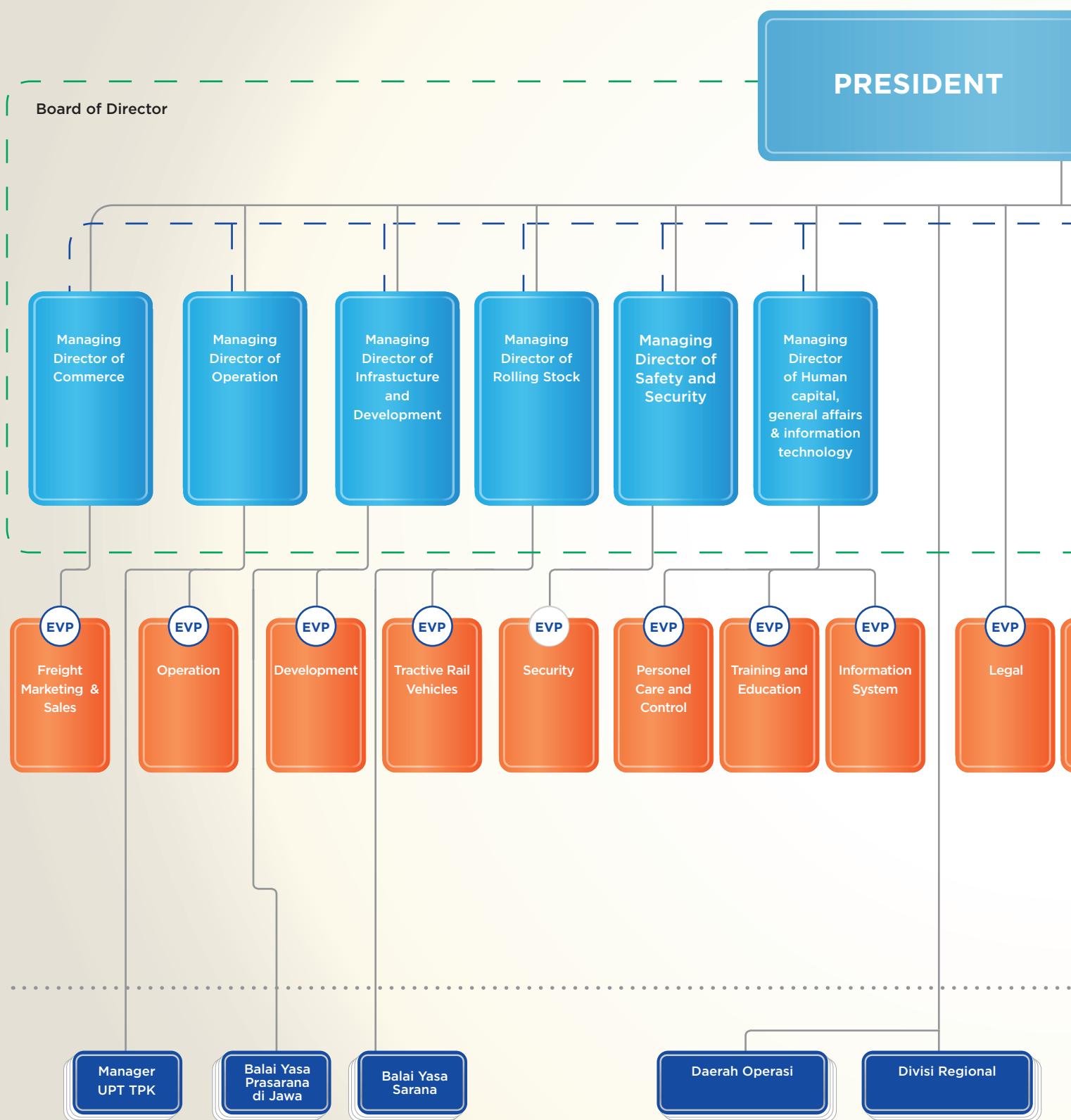
Description:

Hend office of operation area or Daerah Operasi (DaOp) and Regional Division or Divisi Regional (DivRe)

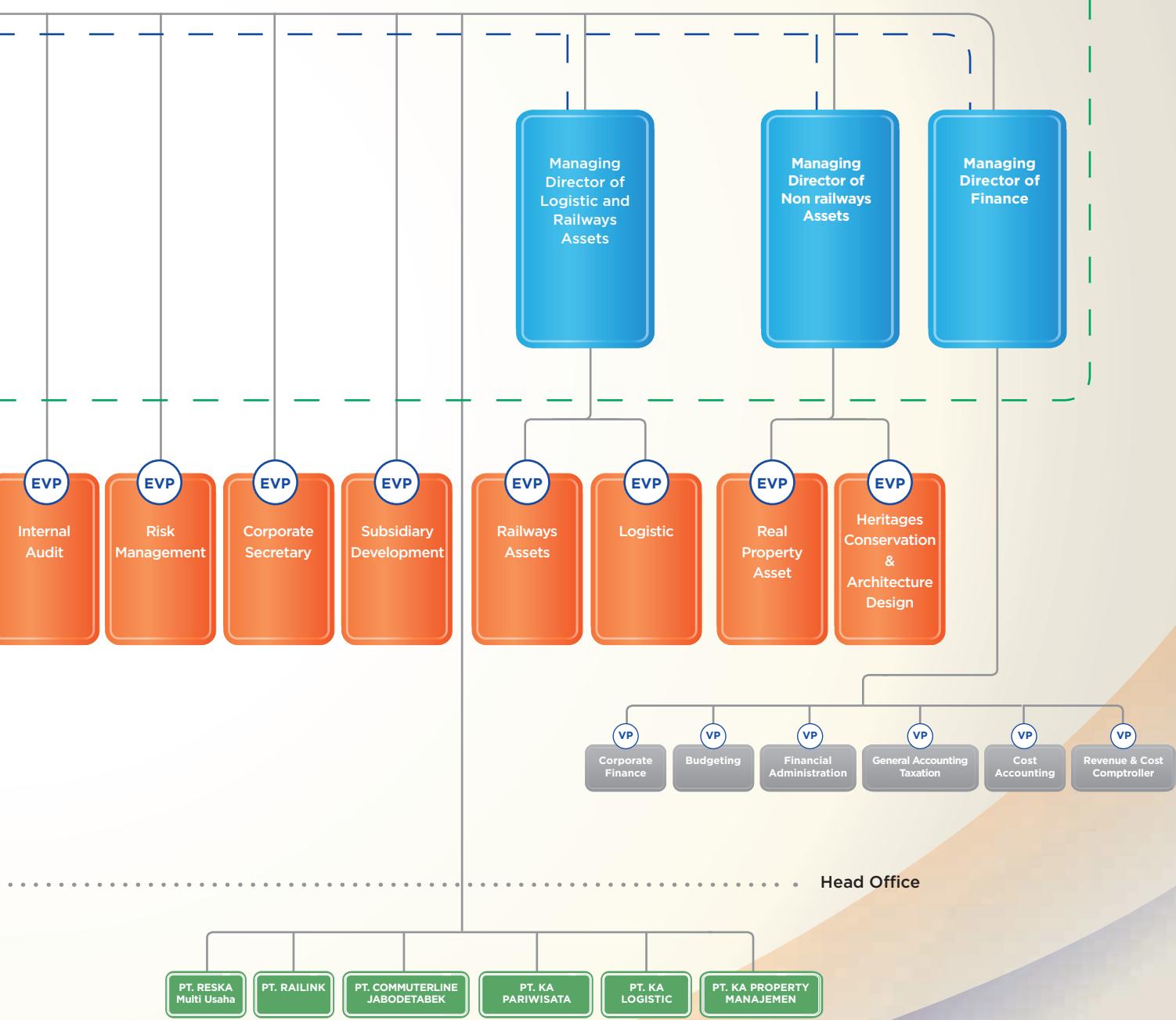
Balai yasa



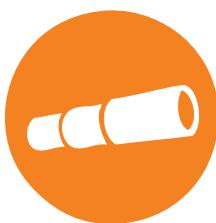
Struktur Organisasi Organization Structure



DIRECTOR



Visi dan Misi Vision and Mission



Visi Vision

Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang berfokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan pemangku kepentingan.

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



Misi Mission

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

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

Tujuan Perusahaan Corporate Objectives



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

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

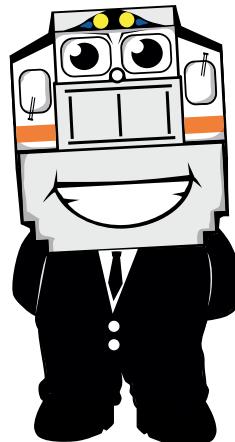
Tata Nilai Perusahaan Corporate Values

Integritas

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

Integrity

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

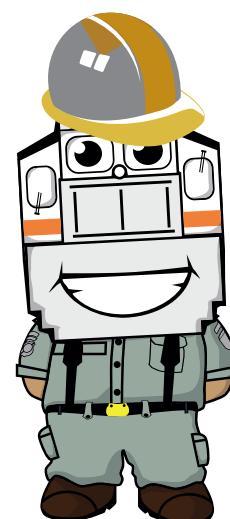


Profesional

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

Professional

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



Keselamatan

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

Safety

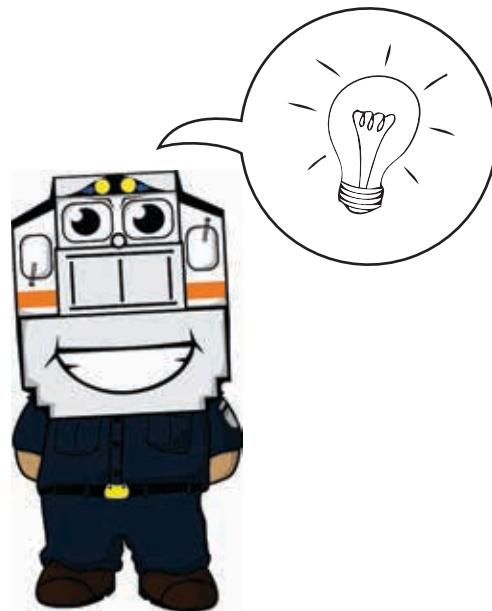
We, the people of PT Kereta Api Indonesia (Persero), have a consistent and non-compromising character in conducting or creating system or work processes that have minimum risk to accident and in securing the corporate assets from any possibility of loss.

Inovasi

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

Innovation

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



Pelayanan Prima

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

Services Excellence

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



Makna Logo Meaning of Logo

Anak panah berwarna putih melambangkan nilai integritas, yang harus dimiliki insan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam mewujudkan pelayanan prima.

A white arrow symbolizes integrity values that should be owned by the people of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) in realizing excellence services.

Tiga garis melengkung melambangkan gerakan yang dinamis PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam mencapai visi dan misinya.

Three curved lines symbolize the dynamic move of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) in realizing its Vision and Mission.



Garis lengkung berwarna biru melambangkan semangat Inovasi yang harus dilakukan dalam memberikan nilai tambah ke stakeholders. Inovasi dilakukan dengan semangat sinergi di semua bidang dan dimulai dari hal terkecil sehingga dapat melesat.

One blue curved line symbolizes the spirit of Innovation in providing added value to the stakeholders. Innovation should be carried out along with the synergy in all sectors and start from the least thing in order to make a leap.

Dua garis warna oranye melambangkan proses pelayanan prima (kepuasan pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal.

Two orange lines symbolize the process of excellent service (customer satisfaction) directed to both internal and external customers.

Strategi PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Strategy of PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Untuk mencapai tujuan Perseroan, telah dilakukan sejumlah strategi bisnis jangka pendek di tahun 2013. Strategi tersebut meliputi:

- Pengembangan bisnis inti melalui peningkatan volume penumpang dan volume barang. Untuk peningkatan volume penumpang, Perusahaan berfokus pada peningkatan angkutan KRL Jabodetabek dengan volume pertumbuhan 19,68% dan volume penumpang KA Utama Eksekutif hingga 4,52%. Kemudian peningkatan volume angkutan barang seperti volume angkutan peti kemas 32,85%, volume angkutan batu bara 27,43%, dan volume angkutan semen 25,49%.
- Pengembangan non-angkutan, rencana bisnisnya meliputi pembangunan hotel, pengusahaan pergudangan, iklan, persewaan lahan parkir, pengusahaan aset ROW (pipa, kabel optic, dan lain-lain)
- Pengembangan manajemen dengan melakukan evaluasi dan perbaikan sistem manajemen sumber daya manusia, pengembangan *HR Plan* dan *Roadmap* Sumber Daya Manusia, melakukan pendidikan dan pelatihan, serta memperbaiki sistem penilaian kinerja karyawan.
- Meningkatkan keamanan dengan memasang alat pencegah kecelakaan secara bertahap, mengembangkan *integrated safety management system*, dan mengembangkan budaya keselamatan.

Selain strategi jangka pendek, Perusahaan juga sudah menyiapkan rencana investasi strategi jangka panjang yang meliputi:

- Pengadaan KRL untuk kereta api Commuter Jabodetabek yang akan dilakukan oleh PT KCJ selaku anak perusahaan, pengadaan KRDE dan KRL untuk kereta api bandara yang dilakukan oleh anak perusahaan PT Railink.
- Pengembangan angkutan kereta api bandara menuju Soekarno-Hatta dengan kebutuhan 100 lokomotif dan 1200 PPCW.
- Pengembangan angkutan barang di Sumatera Selatan khususnya angkutan batubara PT Bukit Asam Tbk sampai dengan minimal 22,75 juta ton per tahun, perlu dilakukan investasi sarana sebanyak 44 unit lokomotif, dan 1200 gerbong KKBW) serta investasi prasarana berupa pembangunan partial *double track*, pembangunan stasiun dan fasilitas secara bertahap selama tiga tahun.

In order to achieve the company goals, a number of short-term business strategy in 2013 was adopted. The strategies are:

- *The improvement of core business by increasing passenger and freight volumes. To increase the volume, the Company focuses on improving the volume of transport in Jabodetabek commuter (KRL) with the growth of 19.68%, the executive passengers to 4.52%, and freight volume of containers such as containers (32.85%), coal (27.43%), and cement (25.49%).*
- *The development of non-transportation business plan of PT KAI (Persero) are the construction of hotels, concessions warehousing, advertising, parking lot rental, exploitation ROW assets (pipes, optic-cables et cetera)..*
- *The betterment of management by evaluating and improving human resources management system, developing of the human resources plan and human resources roadmap, conducting education and training, and revising employee performance appraisal system.*
- *The perfection of safety by installing deterrent accidents gradually, developing integrated safety management system, and encouraging the safety culture.*

Besides short-term strategy, the Company has also set up a plan of long-term investment strategy, namely:

- *The procurement for KRL Jabodetabek commuter will be conducted by PT KCJ as subsidiaries, while the procurement of KRDE and KRL for the airport trains is carried out by a subsidiary of PT Railink.*
- *The construction of railway transport line to Soekarno-Hatta airport which needs 100 locomotives and 1200 PPCW.*
- *The development of freight transport in South Sumatra especially coal freight transport for PT Bukit Asam Tbk to reach a minimum of 22.75 million tons per year, which needs rolling stock investment for 44 locomotives and 1200 KKBW carriages, and infrastructure investment such as partial construction of double track, stations and facilities construction in stages for three years.*

Informasi Pemegang Saham Shareholder Information

Komposisi Kepemilikan Saham

PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah Perusahaan Non Listed sehingga baik masyarakat, Direksi maupun Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero) tidak mempunyai kepemilikan saham atas Perseroan. Kepemilikan saham seluruhnya dimiliki oleh Pemerintah Republik Indonesia.

Komposisi Pencatatan Saham

PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan Perusahaan Non Listed sehingga belum tercatat di Bursa Efek dan tidak menjual sahamnya kepada publik. Oleh sebab itu informasi kronologis pencatatan saham dan jenis aksi korporasi yang menyebabkan perubahan jumlah saham tidak tersedia.

Komposisi Pencatatan Efek Lainnya

PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan Perusahaan Non-Listed sehingga tidak tercatat di Bursa Efek dan tidak menjual sahamnya kepada publik. Oleh sebab itu, informasi kronologis pencatatan efek lainnya dan jenis aksi korporasi yang menyebabkan perubahan jumlah efek lainnya tidak tersedia.

Ikhitisar Obligasi/Sukuk/Obligasi Konversi

PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan Perusahaan Non-Listed sehingga tidak tercatat di Bursa Efek dan tidak menjual sahamnya kepada publik. Oleh sebab itu, informasi kronologis pencatatan efek lainnya dan jenis aksi korporasi yang menyebabkan perubahan jumlah efek lainnya tidak tersedia.

Shareholders Composition

PT Kereta Api Indonesia (Persero) is not listed a Company. Therefore, community, board of directors and board of commissioners do not have shares of the company. The shares are entirely owned by the government.

Share Listing Chronology

PT Kereta Api Indonesia (Persero) is a non-listed company, thus it is not listed in the Stock Exchange and does not sell its shares of stock to public. Therefore, the information on the chronology of other share listing and on the type of corporate actions that cause changes in the number of share is not available.

Other Share Listing Chronology

PT Kereta Api Indonesia (Persero) is a non-listed company, thus it is not listed in the Stock Exchange and does not sell its shares of stock to public. Therefore, the information on the chronology of share listing and on the type of corporate actions that cause changes in the number of share is not available.

Bonds/Sukuk/Converted Bonds Overview

PT Kereta Api Indonesia (Persero) is a non-listed company, thus it is not listed in the Stock Exchange and does not sell its shares of stock to public. Therefore, the information on the chronology of share listing and on the type of corporate actions that cause changes in the number of share is not available.

Lembaga Profesi Penunjang Perseroan

Company Supporting Professional Institutions

1. Konsultan Hukum

- **Kantor Hukum Neraca**

Alamat: Sahid Office Boutique Unit B Lt. 3,
Komplek Hotel Sahid Jaya
Jalan Jenderal Sudirman Kav. 86 Jakarta 10220.

- **ABNR**

Alamat: Graha CIMB Niaga, Lt. 24
Jl. Jend. Sudirman Kav. 58 Jakarta 12190

- **Mulyana Abrar and Associates**

Alamat: Plaza Kuningan, Menara Selatan, Lt. 6
Jl. HR. Rasuna Said Kav. C 11-14, Kuningan
Jakarta Selatan, 12940, Indonesia

- **Bahar and Partner**

Alamat: Menara Prima Lt. 18, Jl. Lingkar Mega
Kuningan 6.2, DKI Jakarta 12950, Indonesia
Tlp. 082 21 57947880

- **Carond Law Office**

Alamat: Jalan Jambu Nomor 52 Pejaten Barat II
Pasar Minggu, Jakarta Selatan

- **Kantor Hukum Marshall Senjaya**

Alamat: ITC Kosambi C-6 Jalan Baranangsiang
Bandung 40112

- **Dwi Pininta Law Firm**

Alamat: Wisma Kodel Lt. 10, Jl. HR Rasuna Said
Kav. B-4, Kuningan, Jakarta Selatan

- **Kantor Hukum Solihin & Mochtars**

Alamat: Gedung Bumi Madani Lt. 1,
Jalan Cikutra Nomor 276 D, Kota Bandung

- **Kantor Hukum Wila Supriadi & Rekan**

Alamat: Jl. Setra Sari Kulon No. 6 Bandung

- **Infinitum Law Firm**

Alamat: Grand Wijaya Centre Blok A-9
Jl. Wijaya II Kebayoran Baru
Tlp. 08128131888

1. Legal Consultant

- **Neraca Law Firm**

Address: Sahid Office Boutique Unit B 3rd floor,
Hotel Sahid Jaya Complex,
Jl. Jenderal Sudirman Kav. 86 Jakarta 10220.

- **ABNR**

Address: Graha CIMB Niaga, 24th Floor
Jl. Jend. Sudirman Kav. 58 Jakarta 12190

- **Mulyana Abrar and Associates**

Address: Plaza Kuningan, Menara Selatan, 6th Floor
Jl. HR. Rasuna Said Kav. C 11-14, Kuningan
Jakarta Selatan, 12940.

- **Bahar and Partner**

Address: Menara Prima 18 Floor, Jl. Lingkar Mega
Kuningan 6.2, DKI Jakarta 12950.
Ph +62 21 57947880

- **Carond Law Office**

Address: Jalan Jambu No. 52 Pejaten Barat II
Pasar Minggu, Jakarta Selatan

- **Murshall Senjaya Law Firm**

Address: ITC Kosambi C-6 Jalan Baranangsiang
Bandung 40112

- **Dwi Pininta Law Firm**

Address: Wisma Kodel 10th floor, Jl. HR Rasuna Said
Kav. B-4, Kuningan, Jakarta Selatan

- **Solihin & Mochtars Law Firm**

Address: Gedung Bumi Madani 1st floor,
Jalan Cikutra No. 276 D, Kota Bandung

- **Wila Supriadi & Rekan Law Firm**

Address: Jl. Setra Sari Kulon No. 6 Bandung

- **Infinitum Law Firm**

Address: Grand Wijaya Centre Blok A-9 Jl. Wijaya II
Kebayoran Baru.
Ph. 08128131888

- **Kantor Hukum Yobel**

Alamat: Jl. Taman Mekar Abadi I No. 90
Kompleks Istana Mekarwangi
Bandung

- **Kantor Hukum Manggala**

Alamat: Jalan Batu Jaya No. 54 Batu Kampar III
Kramat Jati-Jakarta Timur
Tlp. 0811943415, 085781333111, 081288333111

- **Kantor Hukum Nurwidiatmo & Partners**

Alamat: Jalan Batu Jaya No. 54 Batu Kampar III
Kramat Jati-Jakarta Timur

- **BNG Lawyers**

Alamat: Jalan Danau Toba No. 104, Bendungan Hilir,
Jakarta

- **Kantor Hukum SH & R**

Alamat: Plaza Sentral Lt. 9, Jl Jend. Sudirman Kav. 47,
Jakarta Selatan 12930 Tel: 021-5252149

- **Yobel Law Firm**

Address: Jl. Taman Mekar Abadi I No. 90
Mekarwangi Palace Complex
Bandung

- **Manggala Law Firm**

Address: Jalan Batu Jaya No. 54 Batu Kampar III
Kramat Jati-Jakarta Timur
Ph. 0811943415, 085781333111, 081288333111

- **Nurwidiatmo & Partners Law Firm**

Address: Jalan Batu Jaya No. 54 Batu Kampar III
Kramat Jati-Jakarta Timur

- **BNG Lawyers**

Address: Jalan Danau Toba No. 104, Bendungan Hilir,
Jakarta

- **SH & R Law Firm**

Address: Plaza Sentral 9th floor, Jl Jend. Sudirman
Kav. 47, Jakarta Selatan 12930 Ph.: 021-5252149

2. Kantor Akuntan Publik

- **Hadori Sugiarto Adi & Rekan,**

Wisma Staco 3rd Floor Suite D, Jalan Casablanca
Kav 18 Jakarta 12870 Telp. 021 831 7046-48, 83701104
Fax : 62-21 8317050
email : hlbjakarta@hadori.co.id

2. Public Accountant Office

- **Hadori Sugiarto Adi & Rekan,**

Wisma Staco 3rd Floor Suite D, Jalan Casablanca
Kav 18 Jakarta 12870 Ph. 62-21 831 7046-48,
83701104 Fax : 62-21 8317050
email : hlbjakarta@hadori.co.id

**Analisis Dan Pembahasan
Manajemen**

*Analysis & Managerial
Discussion*

**Laporan Anak Perusahaan
Subsidiaries Report**

*Business Prospects and
Corporate Strategy*

**Prospek Usaha dan
Strategi Perusahaan**

Financial Review

**Tinjauan Keuangan
Financial Review**

**Tata Kelola Perusahaan
Good Corporate Governance**

*Supporting Business
Report*

**Laporan Bisnis
Pendukung**

*Supporting Business
Report*



Laporan Dewan Komisaris

Board of Commissioners' Report



IMAN HARYATNA

Komisaris Utama | President Commissioner

Perseroan mampu mempertahankan tren pertumbuhan pendapatan dalam tiga tahun terakhir, salah satu kuncinya adalah inovasi tiada henti.

The company was able to maintain its revenue increasing trend in the last three years. one of the keys succes factors is never ending in innovation.

Para pemegang saham yang terhormat,

Tahun 2013 merupakan tahun yang penuh dinamika. Di tahun tersebut, terjadi perlambatan ekonomi global yang diikuti oleh pelemahan nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika yang sempat menembus level Rp 12.000 per dolar AS. Kondisi tersebut berdampak langsung terhadap PT Kereta Api Indonesia (IPersero) karena sebagian besar sarana dan suku cadang transportasi kereta api harus diimpor. Meskipun demikian kondisi tersebut disikapi oleh Perseroan dengan cara pandang yang positif dengan meningkatkan mutu operasional dan pemasaran, sehingga Perseroan dapat bisa melewati tahun tersebut dengan sangat baik.

PANDANGAN TERHADAP KINERJA KEUANGAN

Dewan Komisaris melihat bahwa pencapaian kinerja keuangan di tahun 2013 sudah baik. Di tahun 2013, pendapatan bersih Perseroan meningkat 23% menjadi Rp 8,60 triliun terhadap pendapatan bersih di tahun 2012 sebesar Rp 6,97 triliun. Secara konsisten, Perseroan berhasil mempertahankan tren kenaikan pendapatan dalam tiga tahun terakhir ini, yaitu 19% pada 2011, 14% pada 2012, dan 23% pada 2013. Peningkatan pendapatan tersebut, berdampak pada kenaikan laba Perseroan. Di tahun 2013 laba komprehensif PT Kereta Api Indonesia (Persero) naik 32% menjadi Rp 560 miliar terhadap laba tahun 2012 sebesar Rp 425 miliar.

Sementara untuk aset lancar Perseroan dalam tiga tahun terakhir juga mengalami tren peningkatan. Adapun aset lancar tahun 2013 mengalami peningkatan sebesar 62,86% menjadi Rp 4,14 triliun dibandingkan tahun 2012 sebesar Rp 2,54 triliun, dan aset lancar tahun 2012 mengalami peningkatan sebesar 39,34% dibandingkan tahun 2011 sebesar Rp 1,82 triliun.

Dengan keberhasilan Direksi mempertahankan kenaikan laba, kondisi perlambatan ekonomi global yang terjadi di tahun 2013 tidak cukup mempengaruhi kinerja Perseroan. Kami berharap agar tren kenaikan

Dear Shareholders,

The year of 2013 was full of dynamics. In that year, there was a global economic slowdown followed by the weakening of the exchange rate of Rupiah against US Dollar which reached the level of IDR 12,000 per US Dollar. This condition also affected PT Kereta Api Indonesia (Persero) since most of the rollingstock and spare parts must be imported. However, the Company responded such a condition in a positive manner by improving the quality of operation and marketing so that the Company could pass through that trying year very well.

OPINION ON THE FINANCIAL PERFORMANCE

The Board of Commissioners opines that the financial performance in 2013 was excellent. In 2013, net revenue of the Company reached IDR8.60 trillion, an increase by 23% from the previous year net revenue of IDR 6.97 trillion. The company was successfully able to maintain its revenue increase trend in the last three years, namely 19% in 2011, 14% in 2012, and 23% in 2013. The increase of the revenue raised the profit of the company. The Company's net profit in 2013 increased by 32% to reach IDR 560 billion, from the previous year of IDR 425 billion.

Meanwhile, the Company's current assets also experienced the similar trend. In 2013, the current asset increased by 62.86%, from IDR 2.54 trillion in 2012 to IDR 4.14 trillion. The current asset in 2012 also increased by 39.34% from IDR 1.82 billion in 2011.

With the success of the Board of Directors in maintaining profit earnings, condition of global economic slowdown in 2013 did not adversely affect the Company's performance. We hope this trend can

ini tetap bisa dijaga di tahun-tahun mendatang sehingga cita-cita Perseroan menuju target *world class* bisa terpenuhi dengan baik.

Membaiknya indikator kinerja keuangan dalam tiga tahun terakhir turut memengaruhi peningkatan aspek kesehatan Perseroan di tahun 2013 dengan skor 84,70 atau termasuk dalam kategori AA (Sehat).

Peningkatan kinerja keuangan disebabkan Perseroan sudah memiliki perencanaan yang matang dalam mengimplementasikan program-program kerja yang telah ditetapkan dalam Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJJP) 2009-2013. Dewan Komisaris juga melihat bahwa salah satu faktor membaiknya kinerja keuangan adalah karena Perseroan mulai mengoptimalkan aset-aset usaha yang selama ini tidak dikelola dengan baik.

Ke depan, secara khusus kami meminta Direksi agar tetap mempertahankan tren kenaikan ini sambil terus melakukan berbagai inovasi baru sehingga kinerja pegawai turut meningkat mengingat tantangan dalam sektor transportasi cukup kompleks dan beragam. Karena itu diperlukan program kerja yang lebih konkret, dukungan semua pegawai di semua lini usaha juga sangat diperlukan agar semua program kerja bisa diimplementasikan dengan mudah di lapangan.

PANDANGAN TERHADAP KINERJA OPERASIONAL

Di tahun 2013, Perseroan juga berhasil meningkatkan pendapatan kinerja operasional, baik dari angkutan penumpang, angkutan barang maupun dari usaha non-angkutan. Selain peningkatan pendapatan, volume angkutan juga turut meningkat secara signifikan.

Selama tahun 2013, total pendapatan dari sektor angkutan penumpang meningkat 20,02% menjadi Rp 3,93 triliun bila dibandingkan dengan periode yang sama tahun 2012 sebesar Rp 3,27 triliun, dan angkutan barang meningkat 21,90% menjadi 3,09 triliun bila dibandingkan dengan periode yang sama tahun 2012 sebesar 2,54 triliun. Sementara untuk volume angkutan penumpang terjadi kenaikan 9,29% menjadi 221 juta dari periode yang sama tahun 2012 sebesar 202 juta penumpang.

be maintained in the forthcoming years so that the Company can achieve the goal to become a world class company.

The improving financial performance indicators in the past three years has a positive impact on the Company's health in 2013, which recorded score 84.70 or categorized as AA (Healthy).

The improvement of financial performance is made possible because the Company applied a well plan in implementing the adopted programs as contained in the corporate business plan 2009-2013. One of the factors contributing to the better finance performance was the optimization of the company's assets.

We therefore call on the Board of Directors to maintain this improvement while continuously creating innovations to better equip the employees' performance in addressing more varied and complex challenges in the transportation sector. Only with more concrete workplan supported by all employees from all business lines will a more progressive KAI be able to excell.

OPINION ON THE OPERATIONAL PERFORMANCE

In 2013, the Company succeeded in increasing the income from the operational performance: from passenger and freight transportation and also from non-transportation businesses. Besidea the increase of the revenue, the volume of transportation also increased significantly.

During 2013, the total revenue from passenger and freight sectors increased by 20.02% at IDR 3.93 trillion, compared to the same period in 2012 which was IDR 3.27 trillion; and the freight transport increased by 21,90% to reach IDR 3.09 trillion, compared to the same period in 2012 which was IDR 2.54 trillion. The volume of passenger transportation increased by 9.29% at IDR 221 million, compared to the same periode in 2012 which recorded 202 million passengers. The volume of

Kemudian untuk volume angkutan barang terjadi kenaikan 11,93% menjadi 24,71 juta ton dari periode yang sama tahun lalu sebesar 22,08 juta ton.

Untuk pendapatan dari usaha non-angkutan, Perseroan berhasil meningkatkan pendapatan sebesar Rp 74 trillion atau mengalami kenaikan hingga 364% bila dibandingkan tahun 2012 sebesar Rp 16,10 triliun. Pendapatan usaha non-angkutan ini berasal dari kinerja anak usaha Perseroan, yaitu PT KA Properti Manajemen yang berfokus pada pemberdayaan properti milik Perseroan.

Dari ketiga sektor penerimaan pendapatan Perseroan tersebut, Dewan Komisaris memberikan apresiasi tinggi terhadap berbagai langkah yang sudah dilakukan demi meningkatkan pendapatan dari sektor angkutan, terutama angkutan penumpang. Seperti kita ketahui, bahwa pangsa pasar angkutan penumpang kereta api jarak jauh cenderung stagnan sekitar 80% tidak seperti masa keemasannya pada tahun 1999-2000 yang bisa mencapai 90%. Stagnasi angkutan penumpang ini disebabkan oleh tren penumpang yang cenderung memilih menggunakan pesawat udara untuk perjalanan jarak jauh karena memiliki waktu tempuh yang lebih singkat.

Meski mengalami stagnasi pertumbuhan, Perseroan telah melakukan berbagai upaya perbaikan mulai dari sistem tiket penumpang, perbaikan fasilitas stasiun, renovasi stasiun hingga meminimalisasi faktor keterlambatan kereta api di stasiun. Upaya perbaikan sistem juga diikuti oleh perbaikan pelayanan terhadap penumpang sehingga hal tersebut turut membantu meningkatkan pendapatan operasional.

Dewan Komisaris masih memberikan catatan khusus kepada Direksi untuk lebih meningkatkan pendapatan operasional dari angkutan barang. Sejauh ini kontributor utama peningkatan pendapatan berasal dari angkutan batu bara wilayah Divisi Regional 3 dengan kenaikan nilai pendapatan rata-rata sebesar 54% setiap tahun. Sedangkan untuk wilayah Jawa, usaha angkutan barang masih sekitar 250 peti kemas per bulan. Dewan Komisaris berharap agar ke depan, Direksi bisa mewujudkan target menjadi 1.000 peti kemas per hari melalui berbagai program yang akan diimplementasikan.

freight transportation increased by 11.93% to become 24.71 million tons, compared to the same period in the previous year which recorded 22.08 million tons.

In non-transportation business, the Company succeeded to increase its revenue by IDR 74 trillion or 364% compared to IDR 16.10 trillion in 2012. This non-transportation revenue was obtained from the performance of the Company's subsidiary, PT KA Properti Manajemen which is focusing on the empowerment of the Corporate's property.

Of the three sectors of the Corporate's revenue, the Board of Commissioners highly appreciate the BOD for the latter's various measures carried out to increase the revenue from the transportation sector, especially passenger transportation. As we note, the market of far-distance railway passengers had been stagnant, to reach only maximum 80%, unlike during the golden years in 1999-2000, which could achieve 90%. The stagnation of this passenger transportation was due to the changing behavior of the consumers, who use airplane for its time-saving factor.

To address the stagnation, the Company carried out various corrective and creative measures, from implementing passenger ticketing system, repairing passenger facilities at the railway station, to renovating the railway stations to minimize the late arrival of trains at the stations. The efforts for system improvement were followed by the passenger service improvement, contributing thereby to the increasing operational revenue.

In addition, the Board of Commissioners offers special notes to the Board of Directors in order to increase the operational revenue from goods transportation as well. So far, the main sector contributing to the increase of revenue is coal transportation in Divre 3 with an average increase of income 54% per year. In Java, freight transportation was still 250 containers per month. The Board of Commissioners hopes that in the future the Board of Directors can reach the target of 1,000 containers per day through various programs that will be implemented.

Peluang pasar angkutan barang masih terbuka lebar, terlebih lagi selama ini andil kereta api terhadap pangsa pasar layanan angkutan barang di Indonesia sebesar 1%. Ke depan Dewan Komisaris berharap andil tersebut dapat ditingkatkan hingga 5%.

Peluang untuk meningkatkan pendapatan juga masih terbuka lebar bagi usaha non-angkutan Perseroan yang meliputi berbagai macam pengelolaan properti milik Perseroan yang menjadi usaha bisnis baru, seperti hotel, restoran, dan pusat bisnis. Kami menyadari bahwa pengelolaan aset properti milik Perseroan ini menemui kendala terkait pembebasan lahan, namun kami melihat bahwa upaya yang dilakukan di tahun 2013 sudah cukup baik dan perlu terus ditingkatkan.

PANDANGAN TERHADAP PENGELOLAAN SDM

Selama 2013, Dewan Komisaris menilai bahwa upaya Direksi dalam melakukan *right sizing* SDM di Perseroan berjalan baik. Saat ini jumlah pegawai Perseroan adalah 26.928 orang. Jumlah tersebut banyak berkurang bila dibandingkan tahun 2012, sebesar 27.030 orang. Sebenarnya proses pengurangan pegawai organik sudah dilakukan sejak tahun 2002. Pengurangan dimaksudkan untuk menciptakan komposisi jumlah kebutuhan yang ideal di Perseroan.

Terkait pegawai dari lulusan SD, jumlahnya juga sudah jauh berkurang. Saat ini komposisi pegawai lulusan SD mencapai 2.269 orang, sementara di tahun 2012 tercatat 2.886 orang. Pengurangan pegawai dari lulusan SD sekitar 8% dari jumlah pegawai Perseroan di 2013.

Kemudian, untuk pegawai dengan lulusan S1 dan S2 mengalami peningkatan. Di tahun 2013, ada sekitar 1.033 pegawai lulusan S1. Jumlah itu mengalami peningkatan 27,68% bila dibandingkan tahun 2012 sebanyak 809 orang. Sedangkan untuk pegawai lulusan S2 mengalami kenaikan 2,7% atau sebanyak 75 orang bila dibandingkan tahun 2012 sebanyak 73 orang.

Dengan kenaikan jumlah pegawai berlatar belakang pendidikan sarjana tersebut tentu akan menambah kualitas pegawai yang dimiliki oleh Perseroan. Dengan

The market prospect of freight transportation remains open, especially because KAI's market share of freight transportation is only 1%. The Board of Commissioners hopes the market share can be increased to 5%.

Furthermore, the opportunity to increase the income is also wide-open for the Company's non-transportation businesses including the management of the Company's property to become new businesses such as hotels, restaurants, and business centers. We realize that in managing the Company's assets we face obstacles concerning the land acquisition, but we see the effort carried out in 2013 was good enough and needs to be continuously improved.

OPINION ON THE HUMAN RESOURCES MANAGEMENT

The Board of Commissioners thinks that the efforts in right-sizing the Company's human resources along the year of 2013 proceeded well. Now, the Company has 26,928 employees. This number is much less than the number in 2012 which was as many as 27,030 employees. In fact, the process of reducing organic employees have been done since 2002. The right-sizing is aimed at having the ideal number of employees needed by the Company.

The number of employees graduating from elementary school is decreasing, from 2,886 people in 2012 to 2,269 currently. The reduction was 8% of total employees in 2013.

Meanwhile, the number of employees graduating from S1 and S2 increased. In 2013, there were 1,033 employees from S1 degree. This number increased 27,68% compared with the number in 2012 which was 809 people. And the number of employees from S2 degree increased 2.7% or as many as 75 people compared with the number in 2012 which was 73 people.

The increasing number of employees from bachelor and postgraduate degree will improve the quality of employees. With this improvement in the quality

pegawai yang berkualitas, diharapkan penguasaan terhadap teknologi dan pengetahuan tentang kereta api juga akan meningkat. Oleh karena itu, Dewan Komisaris menilai bahwa fokus perekrutan yang dilakukan oleh Direksi terhadap pegawai lulusan sarjana sudah tepat dan perlu ditingkatkan lagi, terutama untuk posisi-posisi dengan keahlian khusus dan sangat sulit dicari di pasar tenaga kerja.

Dewan Komisaris memberikan penghargaan yang tinggi terhadap upaya Direksi dalam menyelenggarakan berbagai macam pelatihan peningkatan kompetensi pegawai, baik yang bersifat fungsional maupun manajerial. Dewan Komisaris berharap agar Direksi dapat memberi kesempatan yang lebih luas bagi pegawai untuk mengikuti pendidikan formal yang terkait dengan peningkatan kemampuan manajerial, baik di dalam negeri maupun di luar negeri.

PANDANGAN TERHADAP TATA KELOLA PERUSAHAAN

Dewan Komisaris senantiasa memantau dan memastikan Perseroan menjalankan tata kelola perusahaan dengan baik. Dewan Komisaris melihat Direksi telah menjalankan semua prinsip GCG yang mencakup transparansi, akuntabilitas, pertanggungjawaban, kemandirian, dan kewajaran. Prestasi paling nyata ditunjukkan dalam pelaksanaan prinsip transparansi. Dengan memanfaatkan teknologi informasi, perusahaan telah membuka komunikasi dengan semua pemangku kepentingan baik pelanggan, karyawan, pemerintah, maupun masyarakat umum. Dewan Komisaris memberi apresiasi kepada Direksi atas upaya ini.

Skor asesmen GCG PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2012 adalah 70,16 dengan predikat cukup baik. Dengan predikat tersebut, Perseroan masih memiliki banyak peluang perbaikan menuju tata kelola yang semakin baik. Dari penilaian tersebut, Dewan Komisaris memberi catatan khusus pada aspek komitmen, yang mendapat skor paling rendah, yaitu 62,26. Kami mendorong Direksi untuk membangun komitmen yang lebih besar pada penerapan GCG dengan menyusun program pengimplementasian berbagai peraturan tata kelola.

of employees, it is expected that the mastering in technology and knowledge about railway will increase as well. Therefore, the Board of Commissioners thinks that the focus on recruiting graduates from bachelor and postgraduate degree done by the Board of Directors is right and should be enhanced, especially for the positions requiring special skills and which are difficult to find in the manpower market.

The Board of Commissioners gives high appreciation to the Board of Directors' efforts in holding various trainings to improve the employees' functional and managerial skills. The Board of Commissioners encourages the Board of Directors to further broaden the employees' insights by giving more employees opportunities to take courses, workshops, and even learning abroad.

OPINION ON THE COMPANY'S GOOD CORPORATE GOVERNANCE

The Board of Commissioners finds that the Board of Directors has implemented all GCG principles including transparency, accountability, responsibility, independency, and fairness. The most outstanding achievement is shown in the implementation of transparency principle. Making use of the IT, the Board of Directors had opened the communication with all Company stakeholders, including customers, employees, government, and public at large. Board of Commissioners is appreciate of this efforts.

The Board of Commissioners always monitors and makes sure that Company implement the principles of good governance. The score of PT Kereta Api Indonesia (Persero) GCG Assement conducted in 2012 is 70,16 with predicate "Fairly Good". With the predicate, the Company has many improvement to do for better governance. Based on the assessment, Board of Commissioners give special note on the commitment aspect, which got the lowest score, viz. 62,26. We encourage the Board of Directors to build stronger commitment in GCG implementation by developing implementation program of the Company 's governance rules.

PERUBAHAN KOMPOSISI DEWAN KOMISARIS

Di tahun 2013, komposisi Dewan Komisaris mengalami tiga kali perubahan. Perubahan pertama terjadi pada 15 Maret 2013 melalui Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: SK-184/MBU/2013 tentang Pengangkatan Anggota Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero). Berdasarkan SK tersebut maka susunan Dewan Komisaris bertambah dari lima orang menjadi enam orang. Adapun anggota Dewan Komisaris yang baru adalah Muchtar Arifin berdasarkan SK tersebut.

Perubahan kedua terjadi tanggal 22 April 2013 berdasarkan Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: SK-226/MBU/2013 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan anggota Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero). Berdasarkan SK tersebut, salah seorang anggota Dewan Komisaris, yaitu Bapak Herri Bakti Singayuda Gumay digantikan Bapak Leon Muhamad.

Perubahan ketiga terjadi tanggal 31 Desember 2013 berdasarkan Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: SK-434/MBU/2013 tentang Pengangkatan Anggota Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero). Berdasarkan SK tersebut jumlah Dewan Komisaris yang awalnya enam orang maka bertambah satu, yaitu Bapak Hambra.

Atas nama Dewan Komisaris, kami menyampaikan penghargaan dan terima kasih kepada Bapak Herri Bakti Singayuda Gumay atas kontribusinya kepada Perseroan demi kemajuan Perseroan. Sementara itu, kami juga menyampaikan selamat bergabung kepada Bapak Hambra menjadi salah satu anggota Dewan Komisaris Perseroan. Kami berharap kontribusi yang Bapak berikan dapat membantu peningkatan kinerja Perseroan di masa yang akan datang.

APRESIASI TERHADAP KINERJA DAN UPAYA MANAJEMEN

Dewan Komisaris menyadari bahwa tantangan di tahun 2013 tidak mudah. Namun, dengan kebulatan tekad serta komitmen yang tinggi dari segenap jajaran Direksi, Perseroan mampu melewati tahun 2013 dengan catatan yang baik. Kami berharap agar Direksi mampu

CHANGE OF THE BOARD OF COMMISSIONERS COMPOSITION

There were three changes of the Board of Commissioners composition during 2013. The first change took place on March 15, 2013, with the issuance of the Decree of the State-Owned Enterprises Minister No. SK-184/MBU/2013 on the Appointment of the Board of Commissioners of PT Kereta Api Indonesia (Persero). Based on the decree, the Board of Commissioners composition changed from five people to six people. The new member of the Board of Commissioners was Muchtar Arifin.

The second change happened on April 22, 2013 and was based on the Decree of the State-Owned Enterprises Minister No. SK-226/MBU/2013 on the Termination and Appointment of the Board of Commissioners of PT Kereta Api Indonesia (Persero). Based on the decree, one of the members namely Mr. Herri Bakti Singayuda Gumay was replaced by Mr. Leon Muhammad.

The third change was on December 31, 2013, and based on the Decree of the State-Owned Enterprises Minister No. SK-434/MBU/2013, on the Appointment of Board of Commissioners Members of PT Kereta Api Indonesia (Persero). Based on the decree, the number of Board of Commissioners previously six people was added a new member namely Mr. Hambra.

On behalf of the Board of Commissioners, we would like to express our appreciation and gratitude to Mr. Herri Bakti Singayuda Gumay for his contribution to the Company's advancement. We would also like to welcome Mr. Hambra to join the Board of Commissioners. We hope your contribution can help improve the Company's performance in the future.

APPRECIATION FOR THE MANAGEMENT EFFORTS AND PERFORMANCE

The Board of Commissioners realizes that the challenge in 2013 was not easy to face. However, with the determination and high commitment among the Board of Directors, the Company could pass through the year 2013 with good records. We hope the Board

mempertahankan hasil yang sudah dicapai selama ini dengan terus melakukan perbaikan terhadap layanan kepada para pengguna jasa kereta api. Secara khusus kami sampaikan rasa terima kasih kepada para Pemegang Saham atas arahan, bimbingan dan kepercayaannya juga kepada seluruh Pemangku Kepentingan yang telah menjalin hubungan yang sangat baik dan harmonis dalam mendukung kegiatan operasional Perseroan. Harapan kami, hubungan yang sudah terjalin baik ini dapat ditingkatkan di masa depan.

Terakhir, kepada Direksi dan seluruh keluarga besar PT Kereta Api Indonesia (Persero), kami berharap agar komitmen untuk terus meningkatkan pelayanan kepada konsumen tetap dijaga. Marilah kita bersama-sama bergandengan tangan untuk memajukan Perseroan yang kita cintai ini menjadi semakin baik di masa yang akan datang.

of Directors are able to maintain the results that have been achieved by continuously improving the services to the railway users. We also specially thank the shareholders for their guidance and trust as well as to the stakeholders who have built excellent harmonious relationship in order to support the Company's operational activities. We hope such a relationship can be improved in the future.

Finally, to the Board of Directors and the family of PT Kereta Api Indonesia (Persero), we hope that the commitment to continuously improve the customer services can be maintained. Let's go hand in hand to advance our beloved Company to be better and better in the future.

PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Dewan Komisaris
Board Of Commisioner



Iman Haryatna

*Komisaris Utama
Chief Commisioner*





Profil Dewan Komisaris

Board of Commissioners' Profile



IMAN HARYATNA

Komisaris Utama
President Commissioner

Lahir di Cianjur, Jawa Barat tahun 1952. Lulus AKABRI Bagian Kepolisian tahun 1975.

Memperoleh berbagai penghargaan di antaranya: Bintang Bhayangkara Nararya sebagai Warga Kehormatan Brimob, Tanda Kehormatan Brimob, dan Tanda Kehormatan "Bintang Bhayangkara Pratama".

Jabatan yang pernah dipegang mencakup Kasubdis Litpers Dispam Polri Tahun 2000, Wakapolda Jawa Timur tahun 2001, Kapolda NTB tahun 2001, Direktur "A" Baintelkam Polri tahun 2002, Kapolda Sumatera Selatan tahun 2005, Kababinkam Polri tahun 2006, dan Kabaharkam Polri tahun 2010.

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. KEP-126/MBU/2011, Iman Haryatna diangkat sebagai Komisaris Utama Perusahaan Perseroan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2011 hingga sekarang.

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris, maupun pemegang saham.

Mr. Haryatna was born in Cianjur, West Java, in 1952, and graduated from Police Academy of the Republic of Indonesia (AKABRI Kepolisian) in 1975.

He was decorated with several appreciations, such as Bintang Bhayangkara Nararya as the Brimob Honorary Member, Honors of Brimob, and Honors of "Bintang Bhayangkara Pratama".

He served as Kasubdis Litpers Dispam Polri in 2000, Deputy Chief of Regional Police (Wakapolda) of East Java in 2001, Chief of Regional Police (Kapolda) of NTB in 2001, Director "A" Baintelkam POLRI in 2002, Chief of Regional Police of South Sumatera in 2005, Kababinkam of Polri in 2006, and Kabaharkam Polri in 2010.

Based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. KEP-126/MBU/2011 Iman Haryatna was appointed President Commissioner of PT Kereta Api Indonesia (Persero) from 2011 up to the present.

He doesn't have affiliation with any member of the Board of Directors, other members of Board of Commissioners, nor the share holders.



ABI KUSNO

Komisaris | Commissioner

Lahir di Situbondo, Jawa Timur, tahun 1951. Lulus dari Sesko ABRI tahun 1996 dan meraih gelar Mayjen pada tahun 2006.

Memperoleh berbagai penghargaan di antaranya: Satyalancana Seroja, Satyalancana Kesetiaan VIII, Satyalancana Raksma Darma, Satyalancana Kesetiaan XXIV, Satyalancana Kartika Eka Paksi Nararya, dan Bintang Yudha Dharma Nararya.

Pernah menjabat sebagai Asops Kasdivif-1 tahun 1997, Aslog Kasdam-IX/UDY tahun 1998, Paban-II/Bekum Slog TNI tahun 2000, Kababek TNI tahun 2004, dan Aslog Kasum TNI tahun 2006.

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. KEP-84/MBU/2010 Abi Kusno diangkat sebagai Anggota Dewan Komisaris Perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2010 hingga sekarang.

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris lainnya, maupun pemegang saham.

Born in Situbondo, East Java, in 1951, Mr. Abi Kusno graduated from Sesko ABRI (Staff Command School of ABRI) in 1966 and reached the rank of Mayjen (Major General) in 2006.

He received various medals such as Satyalancana Seroja, Satyalancana Kesetiaan VIII Years, Satyalancana Raksma Darma, Satyalancana Kesetiaan XXIV Years, Satyalancana Kartika Eka Paksi Nararya, and Bintang Yudha Dharma Nararya.

He served as Asops Kasdivif-1 in 1997, Aslog Kasdam-IX/UDY in 1998, Paban-II/bekum Slog TNI in 2000, Kababek TNI in 2004, and Aslog Kasum TNI in 2006.

Based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. KEP-84/MBU/2010, Mr. Abi Kusno was appointed Commissioner of PT Kereta Api Indonesia (Persero) from 2010 up to present.

He doesn't have affiliation with any member of the Board of Directors and other members of the Board of Commissioners, nor the share holders.



UMIYATUN HAYATI TRIASTUTI

Komisaris | Commissioner

Lahir di Tanjung Karang, Lampung, tahun 1961. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Teknik, Jurusan Teknik Sipil, di Institut Teknologi Bandung tahun 1987 dan Master of Science in Policy Economic (Urban Economics/Public Finance) di University of Illinois at Urbana Champaign, USA.

Pernah menjabat sebagai staf Bappenas Bidang Perencanaan Pembangunan Nasional tahun 1988-2002 dan Kepala Subdirektorat Bappenas Bidang Transportasi, Meteorologi dan Geofisika tahun 2002-2005. Kemudian Direktur Bappenas Bidang Transportasi dan Perencanaan Pembangunan Nasional tahun 2005-2007, Perwakilan Bappenas untuk Sumber Daya Alam (SDA) dan Lingkungan Hidup tahun 2007-2010, serta perwakilan dari Bappenas sebagai Staf Ahli Menteri SDA dan Lingkungan Hidup tahun 2010 hingga sekarang.

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-119/MBU/2013 Umiyatun Hayati Triastuti diangkat sebagai Anggota Dewan Komisaris Perusahaan Perseroan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2013 hingga sekarang.

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris lainnya, maupun pemegang saham.

Ms. Umiyatun was born in Tanjung Karang, Lampung in 1961. She completed her bachelor in Engineering, majoring Civil Engineering, Bandung Institute of Technology (ITB) in 1987, and Master of Science in Policy Economics (Urban Economics/Public Finance), University of Illinois at Urbana Champaign, USA.

She served as Bappenas staff for National Development Planning from 1988 to 2001; Sub-directorate Head of Transportation, Meteorology and Geophysics from 2002 to 2005; Director of Transportation and National Development Planning from 2005 to 2007; Bappenas representative for Natural Resources (SDA) and life environment from 2007 to 2010, and also Bappenas representative as the expert staff of the Natural Resources and Life Environment Minister from 2010 up to the present.

Based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-119/MBU/2013, Ms. Umiyatun Hayati Triastuti was appointed Commissioner of PT Kereta Api Indonesia (Persero) from 2013 up to the present.

She doesn't have affiliation with any member of Board of Directors and other members of Board of Commissioners, nor the share holders.



ASHWIN SASONGKO S.

Komisaris | Commissioner

Lahir di Surabaya, Jawa Timur tahun 1954. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Teknik, Jurusan Elektronik, di Institut Teknologi Bandung (ITB) tahun 1987, memperoleh gelar Master dan S3 dalam bidang Power Electronics di Aston University, UK. Pernah meraih berbagai penghargaan, seperti Bintang Jasa Pratama, Satyalancana Karya Satya 10 tahun, Satyalancana Pembangunan, dan Satyalancana Karya Satya 20 tahun.

Pernah menjabat sebagai Direktur Jenderal Aplikasi Telematika Departemen Komunikasi dan Informatika, Sekretaris Jenderal Departemen Komunikasi dan Informatika, Sekretaris Kementerian Riset, dan Teknologi, PI.T. Deputi Menteri Komunikasi dan Informatika (merangkap Sekretaris Menteri Riset dan Teknologi), Deputi Menteri Komunikasi dan Informasi Bidang Telematika, dan Wakil Kepala Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT).

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. KEP -13/MBU/2011 Ashwin Sasongko S. diangkat sebagai Anggota Dewan Komisaris Perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2011 hingga sekarang.

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris lainnya, maupun pemegang saham.

Mr. Sasongko was born in Surabaya, East Java, in 1954. Completed his bachelor in Engineering, majoring Electronics, Bandung Institute of Technology (ITB) in 1987, Master and Doctoral degree in Power Electronics, Aston University, UK, he received various appreciations such as Bintang Jasa Pratama, Satyalancana Karya Satya 10 Years, Satyalancana Pembangunan, and Satyalancana Karya Satya 20 Years.

He served as Director General Telematics Application of Communication and Informatics Ministry, Secretary General of Communication and Informatics Ministry, Secretary of Research and Technology Minister, Deputy Minister of Communication and Informatics ad interim (concurrently as Secretary of Research and Technology Minister), Deputy Minister of Communication and Informatics for Telematics division, and Deputy Head of the Agency for the Assessment and Application of Technology (BPPT).

Based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. KEP-13/MBU/2011 Ashwin Sasongko was appointed Commissioner of PT Kereta Api Indonesia (Persero) from 2011 up to the present.

He doesn't have affiliation with any member of the Board of Directors and other members of the Board of Commissioners, nor the share holders.



MUCHTAR ARIFIN

Komisaris | Commissioner

Lahir di Ule Gle, Aceh tahun 1949. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Hukum di Universitas Indonesia tahun 1975 dan S2 Hukum di Universitas Padjadjaran tahun 2003.

Pernah bekerja sebagai Kepala Kejaksaan Tinggi Nusa Tenggara Barat tahun 2002-2003 dan Kepala Kejaksaan Tinggi Sumatera Barat tahun 2004. Kemudian menjabat sebagai Jaksa Agung Muda-Intelejen tahun 2005-2007 dan Wakil Jaksa Agung Republik Indonesia tahun 2007-2009. Dia pernah juga menjabat sebagai Konsultan Hukum di Kantor Hukum Muchtar Arifin & Partners.

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-184/MBU/2013 Muchtar Arifin diangkat sebagai Anggota Dewan Komisaris Perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2013 hingga sekarang.

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris lainnya, maupun pemegang saham.

Born in Ule Gle, Aceh in 1949, Mr. Arifin completed his bachelor in Law, University of Indonesia, in 1975, and his Master degree in Law, Padjajaran University in 2003.

He served as Head of High Attorney of West Nusa Tenggara from 2002 to 2003 and Head of High Attorney of West Sumatera in 2004. Then he served as Solicitor General for Intelligence from 2005 to 2007 and Deputy General Attorney of the Republic of Indonesia from 2007 to 2009. He was also a law consultant in Muchtar Arifin & Partners Law Firm.

Based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-184/MBU/2013 Muchtar Arifin was appointed Commissioner of PT Kereta Api Indonesia (Persero) from 2013 up to the present.

He doesn't have affiliation with any members of Board of Directors and other member of Board of Commissioners, nor the share holders.



Lahir di Sumantri, Padang, Sumatera Barat, tahun 1954. Menyelesaikan Sarjana Teknik di PLAP tahun 1991, dan S2 Teknik Rekayasa Transportasi di Universitas Brawijaya (2003). Penghargaan yang pernah diraih; Satyalancana Karya Satya X (2003), Piagam Adi Karya Bahari Prawara (2004), serta Satyalancana Karya Satya XX (2007).

Pernah bekerja sebagai Direktur Utama PT Porodisa Lines (Pelayaran Ocean Going, 1978-1986), Staf Dit. Kappel DJPL Jakarta (1987-1988), Surveyor Kesyahbandaran Tanjung Priok DKI (1988-1990), Staf Kanwil XIX Dephub Provinsi Kalimantan Selatan (1990-1991), dan Kasubsie STHK, Kantor Adpel Banjarmasin, Kalimantan Selatan (1991-1993). Sebagai Kepala Kantor Adpel Tarakan, Kalimantan Timur (1993-1998), Kepala Kantor Adpel Gresik, Jawa Timur (1998-2002), Kepala Kantor Adpel Sunda Kelapa DKI (2002-2004), Atase Perhubungan Singapura (2004-2008), Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut (2008-2011), SekDirJenhub Laut (2011-2011), DirJen Perhubungan Laut (2011-2012), dan SekJen Kemenhub (2012-sekarang).

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor: SK-226/MBU/2013 Leon Muhamad diangkat sebagai Anggota Dewan Komisaris Perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2013 hingga sekarang.

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris lainnya, maupun pemegang saham.

LEON MUHAMAD

Komisaris | Commissioner

Was born in Sumantri, Padang, West Sumatera, in 1954, Mr. Muhammad completed his bachelor in Engineering, at PLAP in 1991, and master degree in Transportation Engineering, Brawijaya University (2003). He achieved several decorations such as Satyalancana Karya Satya X (2003), Adi Karya Bahari Prawara Charter, and Satyalancana Karya Satya XX (2007).

He was the Managing Director of PT Porodisa Lines (an ocean going shipping line, 1978-1986), staff at Directorate of Kappel DJPL Jakarta (1987-1988), Surveyor of Port Authority at Tanjung Priok Jakarta (1988-1990). Staff at Kanwil (Regional Office) XIX of Transportation Ministry in South Kalimantan (1990-1991), and also Kasubsie (Sub-Section Head) of STHK, Port Administration office in Banjarmasin, South Kalimantan, (1991-1993). He also served as Head of in Gresik, East Java, (1998-2002), Head of Sunda Kelapa Port Administration office in Jakarta Province (2002-2004), Transportation Attache in Singapore (2004-2008), Director of Sea Traffic and Transportation (2008-2011), Secretary of Directorate General of Sea Transportation (2011-2012), Director General of Sea Transportation, and Secretary General of Transportation Ministry (2012-present).

Based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-226/MBU/2013, Leon Muhamad was appointed a member of the Board of Commissioners of PT Kereta Api Indonesia (Limited) from 2013 up to the present.

He doesn't have affiliation with any member of Board of Directors, other members of the Board of Commissioners, nor the share holders.



Lahir di Ketapang, Maluku tahun 1968. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Hukum di Universitas Pattimura tahun 1994 dan Magister Hukum Bisnis di Universitas Gadjah Mada tahun 2008.

Pernah menjabat sebagai PPT Kasubbag Pertimbangan Mutasi SDM BUMN, Badan Pembina BUMN tahun 1999-2000, Kasubbag Penyusunan Per-UU-an BUMN, BPM & PBUMN tahun 2000-2001, Kasubbag TU Ditjen PBUMN/Staf Khusus Dirjen Pembinaan BUMN tahun 2001-2002, Kasubbag Humas BUMN tahun 2002-2006, Kabag GCG dan Peraturan Perundang-Undangan tahun 2006-2010, Kabag Peraturan Perundang-Undangan tahun 2010-2012, serta Kepala Biro Hukum KBUMN tahun 2012 hingga sekarang.

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor: SK-434/MBU/2013 Hambra diangkat sebagai Anggota Dewan Komisaris Perusahaan Perseroan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2013 hingga sekarang.

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris lainnya, maupun pemegang saham.

HAMBRA

Komisaris | Commissioner

Mr. Hambra was born in Ketapang, Maluku in 1968 and completed his bachelor in Law in Pattimura University in 1994 and Master of Business Law, Gadjah Mada University in 2008.

He served as PPT Sub-Department Head of Consideration for SOE Human Resources Mutation, member of Board of SOE Advisors from 1999 to 2000, Sub-Department Head of Legislation Drafting for SOE, BPM&PBUMN from 2000 to 2001, Sub-Department Head of Administration of Directorate General of PBUMN (SOE Development)/ Special Staff of Director General of SOE Development from 2001 to 2002, Sub-Department Head of SOE Public Relations from 2002 to 2006, Department Head of GCG and Legislation from 2006 to 2010, Department Head of Legislation from 2010 to 2012 and Head of Law Bureau in the Ministry of SOE from 2012 up to the present.

Based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-434/MBU/2013 Hambra was appointed a member of Board of Commissioners of PT Kereta Api Indonesia (Persero) from 2013 up to the present.

He doesn't have affiliation with any member of Board of Directors, other members of the Board of Commissioners, nor the share holders.

Laporan Dewan Direksi

Board of Directors' Report



IGNASIUS JONAN

Direktur Utama | President Director

Di tengah melambatnya pertumbuhan ekonomi global, persaingan ketat dengan penyedia jasa angkutan lain dan keterbatasan sarana dan prasarana, PT Kereta Api Indonesia (Persero) berhasil meningkatkan laba komprehensif sebesar 32% di tahun 2013.

In the slowing-down global economic growth, tight competition with other transportation service providers, and limited facilities and infrastructures, PT Kereta Api Indonesia (Persero) succeeded to increase its net profit by 32% in 2013.

Para pemegang saham yang terhormat,

Selama tahun 2013, kami terus melakukan penataan aspek operasional dan pemasaran agar terus tumbuh. Hasilnya kami dapat mempertahankan tren pertumbuhan pendapatan dan laba selama lima tahun terakhir. Keberhasilan ini tidak lepas dari kerja keras para pemangku kepentingan dan seluruh SDM Perseroan untuk memberikan hasil terbaik.

KINERJA TERUS MEMBAIK

Tahun 2013, kami meraih pendapatan operasi sebesar Rp 8,60 triliun. Raihan tersebut meningkat 23% dibandingkan dengan pendapatan tahun 2012 sebesar Rp 6,97 triliun. Laba komprehensif juga naik hingga 32% dari Rp 425 miliar tahun 2012 menjadi Rp 561 miliar di tahun 2013.

Kontribusi pendapatan tertinggi tahun 2013 berasal dari angkutan penumpang dengan total Rp 3,93 triliun dan angkutan barang dengan total Rp 3,09 triliun. Dari segmen angkutan penumpang, kelas eksekutif memberikan kontribusi pendapatan tertinggi sebesar Rp 1,49 triliun disusul kelas ekonomi dengan pendapatan Rp 1,1 triliun. Untuk segmen angkutan barang, angkutan batu bara mendominasi kontribusi pendapatan sebesar Rp 2,09 triliun dari total pendapatan angkutan barang sebesar Rp 3,09 triliun.

Peningkatan pendapatan tercermin dari volume angkutan penumpang dan barang. Volume angkutan penumpang tahun 2013 meningkat 9,29% menjadi 221 juta dari 202 juta penumpang pada tahun 2012. Volume

Dear Shareholders,

Along the year 2013 we continuously organized the operational and marketing aspects in order to keep on growing. The result was that we could sustain the growing trend of income and profit that had run for the last five years. This success could not be separated from the hardwork of all stakeholders and the Company's human resources to provide the best result.

THE PERFORMANCE KEEPS ON IMPROVING

In 2013 we booked the operational income of IDR 8.60 trillion. This is an increase of 23% from the income of IDR 6.97 trillion in 2012. In addition, the net profit also increased to 32% from IDR 425 billion in 2012 to IDR 561 billion.

The biggest contribution to the income in 2013 came from the passenger trains, which is IDR 3.93 trillion and from the freight trains, to reach IDR 3.09 trillion. From the passenger train segment, executive class trains contributed the highest income of IDR 1.49 trillion, followed by economy class trains as much as IDR 1.1 trillion. In the freight train segment, coal transportation dominated with its contribution as much as IDR 2.09 trillion of the total income from freight transportation which is IDR 3.09 trillion.

The increase of income was reflected by the volume of passengers and freight transportation. The volume of passengers in 2013 increased by 9.29% from 202 million passengers in 2012 to 221 million passengers. The

angkutan barang naik 11,93% menjadi 24,71 juta ton dari 22,08 juta ton tahun 2012.

Peningkatan pendapatan ini merupakan hasil dari strategi akuisisi pelanggan PT Kereta Api Indonesia (Persero). Keberhasilan ini tercermin dari kepuasan pelanggan yang terus meningkat. Survei pelanggan yang diselenggarakan pada tahun 2013 menunjukkan indeks kepuasan pelanggan 3,9 (dalam skala 1-5) yang berarti memuaskan.

KEBIJAKAN STRATEGIS TAHUN 2013

Berdasarkan Rencana Jangka Panjang Perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2009-2013, sasaran strategis 2013 adalah:

- Meraih citra kereta api sebagai pilihan transportasi unggul,
- Kinerja keuangan sangat baik,
- Tercapainya 4 pilar utama: keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan keamanan.

Untuk mencapai sasaran tersebut, Perseroan telah melaksanakan beberapa inisiatif strategis, yaitu:

- Melakukan inovasi untuk meningkatkan pelayanan pelanggan. Pencapaian besar dalam pelayanan pelanggan di tahun 2013 adalah penataan stasiun dan penerapan e-ticketing untuk commuter line.
- Meningkatkan upaya pemasaran/promosi produk jasa angkutan kelas komersial, khususnya untuk yang tingkat okupansi rata-ratanya masih rendah.
- Menambah pengoperasian kereta kelas eksekutif dan bisnis di lintasan berpenumpang padat.
- Mendorong peningkatan pendapatan dari segmen non-angkutan penumpang. Pada tahun 2013, kontribusi pendapatan dari non-angkutan penumpang naik menjadi 55%.
- Memanfaatkan teknologi informasi untuk memperbaiki proses perencanaan dan operasi untuk meningkatkan keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan keamanan.

volume of freight transported also increased by 11.93%, from 22.08 million tons in 2012 to 24.71 million tons.

The increase of income was resulted from the customer acquisition strategy implemented by PT Kereta Api Indonesia (Persero). This success was reflected by the increasing customer satisfaction. The customer survey carried out in 2013 showed that the customer satisfaction index was 3.9 (scale 1 to 5), meaning satisfactory.

STRATEGIC POLICIES IN 2013

Based on the Long Term Plan of PT Kereta Api Indonesia (Persero) 2009-2013, the Company's strategic objectives in 2013 were:

- *To make the image of train as a choice of excellent transportation*
- *To achieve excellent financial performance*
- *To achieve 4 main pillars: safety, punctuality, service, and security*

In order to achieve those objectives, the Company had implemented some strategic initiatives, namely:

- *Making innovations to improve the customer service. The significant achievement in customer service in 2013 was the organization of station and the implementation of e-ticketing for commuter lines.*
- *Enhancing the efforts to market/promote the commercial class transportation, especially for those with low occupancy rate.*
- *Adding executive and business class trains in the routes with crowded passengers.*
- *Encouraging the increase of income from non-passenger train segment. In 2013 the contribution of non-passenger train increased by 55%.*
- *improving the planning and operation processes in order to enhance safety, punctuality, service, and security by utilizing Information Technology.*

Berikut upaya yang ditempuh dalam melaksanakan strategi "Peningkatan komposisi jasa angkutan barang negosiasi terhadap jasa angkutan barang, dan mempertahankan komoditi jasa angkutan barang non-negosiasi yang menguntungkan, serta penyempurnaan komposisi jasa angkutan barang", antara lain:

- Memprioritaskan pelayanan terhadap permintaan jasa angkutan barang dalam jumlah besar dan kontinu, berjarak tempuh jauh, dan bertarif tinggi serta pengangkutan berdasarkan perjanjian.
- Mengoptimalkan armada angkutan semen dengan menambah frekuensi perjalanan dan mengangkut semen kantongan pada waktu kembali.
- Menyesuaikan tarif secara selektif dan bertahap.
- Menetapkan tarif 'all in' angkutan BBM.
- Meningkatkan kelancaran, ketepatan waktu/kecepatan pelayanan berikut pengirimannya dengan tingkat jaminan keamanan yang tetap tinggi.
- Meningkatkan faktor muatan (*load factor*).

KENDALA YANG DIHADAPI

Berikut adalah kendala dalam pencapaian tujuan, strategi, kebijakan dan pelaksanaan program kerja bidang bisnis dan operasional secara umum:

- Program kerja yang sudah dijadwalkan tidak dapat diimplementasikan karena berbagai kendala, internal maupun eksternal.
- Kondisi pasar jasa transportasi yang cenderung berubah, baik dari sisi permintaan maupun suplai dari kompetitor.

Dari sisi prasarana ditemukan kendala berupa gangguan dan kerusakan pada rel, peralatan persinyalan dan listrik aliran atas, yang disebabkan oleh kendala teknis maupun gangguan pihak luar (eksternal). Optimalisasi perawatan prasarana, ketelitian pemeriksaan, serta kerjasama tim yang baik merupakan faktor penting yang harus diperhatikan guna peningkatan pelayanan dari sisi prasarana.

Furthermore, efforts were taken to implement the strategy of 'Increasing the composition of negotiated freight transportation service in the freight train service, and maintaining the commodity of profitable non-negotiated freight train and accomplishing the composition of freight train service' such as:

- *Prioritizing the service for the demand of freight train which was in huge number and continuous, far distance, and high tariff and also the transportation based on contract.*
- *Optimizing the fleet of cement transportation by adding the frequency of trip and transporting cement in bag when returning.*
- *Adjusting the tariff in a selective and gradual way.*
- *Determining 'all in' tariff for fuel transportation*
- *Enhancing the smoothness, punctuality/speed to serve and its delivery with high level of security assurance.*
- *Increasing the load factor.*

OBSTACLES FACED BY THE COMPANY

Along the way there were still obstacles hindering the achievement of objectives, strategy, policies, and program implementation in the Business and Operation, namely:

- *Work programs that had been scheduled could not be implemented because of various both internal and external obstacles.*
- *The condition of transportation service market tended to change, either in demand or supply from the competitors.*

Meanwhile, in the infrastructure side there were also such obstacles as disruption and breakdown on the railway, signaling equipment and electricity flow over (listrik aliran atas), which were caused by technical and external obstacles. Optimization of infrastructure maintenance, thoroughness in checking and good teamwork were the important factors to consider in order to improve the service from the infrastructure side.

Kemudian di sisi sarana, permasalahan penting yang muncul adalah rendahnya jumlah armada yang dapat dioperasionalkan. Hal ini tercermin dari rendahnya *rasio availability*, yaitu rasio antara jumlah armada Siap Operasi dengan jumlah armada Siap Guna (SO/SG). Pemicunya masalah ini perlu diidentifikasi karena dapat terkait satu sama lain. Beberapa di antaranya adalah:

- Keterbatasan suplai suku cadang
- Keterbatasan kapasitas Depo/Balai Yasa, sehingga sarana yang seharusnya masuk Depo/Balai Yasa, tertunda pemeliharaannya
- Kegiatan perawatan armada yang kurang efektif, baik dalam hal pemanfaatan suku cadang, utilitas SDM, penjadwalan perawatan sehingga mempengaruhi kinerja pelayanan publik.

Ke depan, beberapa langkah penting perlu dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut seperti:

- Pengaturan penggunaan dan suplai suku cadang yang lebih baik
- Optimalisasi kapasitas Depo/Balai Yasa, penjadwalan pemeliharaan dengan memperhitungkan saat sibuk (*peak season*) yaitu ketika liburan sekolah, lebaran, natal, tahun baru, dan lain-lain.
- Pemberahan koordinasi ketersediaan armada, antara lokomotif dengan kereta, dan gerbong. Dengan mengoptimalkan sumber daya sarana diharapkan tercapai optimalisasi kapasitas

PROSPEK USAHA DAN RENCANA KE DEPAN

Dampak krisis ekonomi Amerika masih akan terasa walaupun tidak sekuat di awal tahun 2013. Yang menjadi perhatian kami saat ini adalah peralihan pemerintahan lama menuju pemerintahan baru di bawah kepemimpinan Presiden baru. Kami berharap Presiden baru ini memiliki kebijakan yang pro terhadap pengembangan transportasi, khususnya kereta api yang dapat menjadi solusi bagi problem kemacetan jalan yang sudah semakin parah. Dengan dukungan pemerintahan yang kuat, maka akan mempermudah kinerja bisnis operasional perusahaan.

And in the facilities side, the important problem that occurred was the low number of fleet that could be operated. This was reflected by the low availability ratio, i.e. the ratio between the number of Ready-to-Operate fleet and the number of Ready-to-Use fleet (SO/SG). It was necessary to identify the triggers of this problem which were interrelated one and the others. Some of them were:

- *Limited supply of spare parts*
- *Limited capacity of Depot/Workshop, delaying the maintenance of facilities that should go into the Depot/Workshop*
- *Ineffective fleet maintenance either in spare parts utilization, human resource utility, or maintenance scheduling that influenced the performance of public service.*

In the future, some important actions need to be taken to overcome those problems, such as:

- *Regulating the utilization and supply of spare parts in better ways.*
- *Optimizing the capacity of Depot/Workshop, scheduling maintenance by considering the peak seasons, namely during school holidays, idul fitri, christmas, new year, and so on.*
- *Improving the coordination on the fleet availability, between the locomotive with train and the coach. By optimizing the resource of facilities, it is expected that the optimization of capacity can be achieved.*

BUSINESS PROSPECT AND FUTURE PLAN

The shock of economic crisis happening in the United States of America will still be felt although it will not be as strong as it was in the early 2013. What we are paying attention to is the shift from the old government to the new one under the new President. We hope the new President has policies which are pro to the transportation development, especially railway transportation that can be a solution for the problem of traffic jam which is getting worse and worse. If strongly supported by the government, it will be much easier in performing the Company's business operation.

Di tengah stagnasi pertumbuhan angkutan penumpang dengan pangsa pasar 80% membuat kami terus melakukan terobosan melalui berbagai upaya perbaikan pelayanan yang sudah dilakukan, salah satunya melalui peremajaan gerbong kereta api, renovasi dan sterilisasi stasiun, hingga perbaikan sistem tiket yang terus ditingkatkan dari waktu ke waktu. Perbaikan pelayanan diharapkan dapat ikut meningkatkan animo masyarakat untuk kembali menggunakan angkutan kereta api sebagai moda transportasi andalan sehari-hari.

Angkutan barang di masa depan masih sangat prospektif. Saat ini angkutan barang memberikan kontribusi sebesar 60% dari PDB nasional. Sementara itu, pangsa pasar kereta api terhadap angkutan barang masih sekitar 0,67%. Ke depan kami berharap pangsa pasar bisa ditingkatkan menjadi setidaknya 5% dengan meluncurkan berbagai layanan jasa angkutan barang.

Kami optimis bahwa peningkatan *market share* tersebut bisa dilakukan mengingat kereta api memiliki beberapa keunggulan, antara lain daya angkut yang besar, tidak terkena macet, tidak menimbulkan polusi, dan tepat waktu.

Hingga kini kontribusi angkutan barang masih berasal dari angkutan batu bara. Ke depan kami akan meningkatkan kontribusi angkutan barang untuk peti kemas, BBM, semen, curah dan perkebunan, serta *general cargo*. Untuk mencapai target tersebut, saat ini kami tengah melakukan konsolidasi internal untuk memperkuat pondasi bisnis diantaranya melalui peningkatan produksi, perbaikan sarana dan prasarana, dan penataan portofolio pengembangan.

TANGGUNG JAWAB SOSIAL PERUSAHAAN

Untuk menunjang kelangsungan bisnis Perusahaan, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tanggung jawab terhadap pelestarian lingkungan, kehidupan sosial dan pemberdayaan ekonomi masyarakat sekitar. Kami menganggap bahwa peran serta masyarakat tidak bisa dilepaskan begitu saja dari kegiatan bisnis perusahaan. Karena itu sudah selayaknya kami berperan aktif terhadap kegiatan sosial kemasyarakatan, salah satunya melalui pelaksanaan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL).

The stagnant growth of passenger train which has market share 80% made us do the breakthroughs in the form of various service improvements carried out by rejuvenating the train coaches, revinating and sterilization railway stations, to improving the ticket system from day to day. The service improvement is expected to contribute to increasing people animo in using trains as their main everyday transportation.

In the future, the prospect of freight transportation is still bright. Today, freight transportation contributes 60% to Gross National Product (GNP). Whereas the market share of train in freight transportation is still only 0.67%. It is expecting that freight train market share be increased to 5% by launching various freight train services.

We are optimistic that we can increase the market share considering that a train has some advantages in carrying goods. For example, it is able to carry goods in a huge quantity, it may not be trapped in a traffic jam, it does not cause pollution, and it is punctual.

Up to now, the contribution to freight train still comes from coal transportation. In the future we will enhance the contribution of other freight train like containers, fuels, bulk cements, plantation, and general cargo. To achieve the target, we are doing an internal consolidation to strengthen the business foundation by increasing production, improving facilities and infrastructures, and organizing development portfolio.

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY

In order to support the Company's business performance, PT Kereta Api Indonesia (Persero) has a responsibility for environment conservation, social life, and societal economic empowerment. We think that the community participation can not be separated from the Company's business activities. Therefore, it is necessary too for us to participate in the social activities by having a Partnership and Societal Foster Program (PEBP).

Pada tahun 2013, kami telah menyalurkan dana Program Kemitraan sebesar Rp 610.463.000,00, turun 81% dibandingkan tahun 2012 yang mencapai Rp 3,3 miliar. Penyaluran dana Program Bina Lingkungan mencapai Rp 1,4 miliar, turun 71% terhadap tahun 2012 yang mencapai Rp 4,7 miliar. Penurunan terjadi karena sejak tahun 2013 aktivitas penyaluran mitra binaan untuk sementara dihentikan. Perusahaan hanya melakukan program *monitoring* dan penagihan piutang PKBL sebelumnya.

Program Kemitraan (PK) diwujudkan dalam bentuk penyaluran pinjaman kepada mitra binaan dan hibah untuk pembinaan/peningkatan usaha mitra. Program Bina Lingkungan disalurkan untuk membantu korban bencana alam, peningkatan sarana/prasarana umum, pendidikan dan latihan, kesehatan dan sarana ibadah, serta pelestarian lingkungan.

Jumlah mitra binaan sampai dengan 31 Desember 2013 sebanyak 1.157 mitra, terdapat peningkatan sebanyak 17 mitra binaan dibanding tahun 2012. Mitra binaan tersebar di beberapa daerah operasional, yaitu DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta, Jawa Timur, dan Sumatera Selatan. Mitra binaan yang masih aktif per 31 Desember 2013 sebanyak 487 mitra binaan.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) juga telah melaksanakan program terkait penghijauan di antaranya Gerakan Penghijauan di Lahan Kritis dalam Rangka Mendukung Program Gerakan 1000 Pohon serta Pelestarian dan Kebersihan Sungai Cikapundung. Adapun biaya yang sudah dikeluarkan terkait dengan program penghijauan ini mencapai Rp 190.500.000.

PERUBAHAN KOMPOSISI DEWAN DIREKSI

Tanggal 25 September 2013 terjadi perubahan komposisi Dewan Direksi. Perubahan tersebut berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN No. SK.351/MBU/2013 tentang pemberhentian Anggota Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Bapak Bambang Irawan dan SK. 363/MBU/2013 tentang pengangkatan Anggota Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Bapak Bambang Eko Martono. Kami mengucapkan terima kasih kepada Bapak Bambang Irawan atas kontribusi yang sudah diberikan kepada Perseroan dan kami mengucapkan selamat datang kepada Bapak Bambang Eko Martono

In 2013, we distributed fund for Partnership Program as much as IDR 610,463,000, decreasing by 81% compared to 2012 which reached IDR 3.3 billion. While the distribution of fund for Environment Foster Program reached IDR 1.4 billion, decreasing by 71% compared to 2012 which reached IDR 4.7 billion. The decrease was due to the Company's new policy of monitoring the implementation and collecting the credits before disbursing new programs.

The Partnership Program was realized in the form of loan distributed to trained-partners and as a grant for the partner's business development. Societal Foster Program was aimed at helping disaster victims, improving public facilities/infrastructures, education and training, health, worshipping facilities, and environment preservation.

The number of trained-partners up to December 31, 2013 was 1,157 partners, increasing 17 partners compared to 2012. The trained-partners spreaded in several operational areas, namely DKI Jakarta, West Java, Central Java, Daerah Istimewa Yogyakarta, East Java, and South Sumatera. The number of active trained-partners until December 31, 2013 was 487 partners.

PT Kereta Api Indonesia had also implemented the program related to reforestation such as Gerakan Penghijauan di Lahan Kritis Dalam Rangka Mendukung Program Gerakan 1000 Pohon (Reforestation Movement in Critical Land to Support the 1000 Trees Movement Program) and Pelestarian dan Kebersihan Sungai Cikapundung (Cikapundung River Preservation and Cleanliness Program). The cost incurred in the reforestation program reached IDR 190,500,000.

CHANGE OF BOARD OF DIRECTORS COMPOSITION

There was a change in the Board of Directors composition on September 25, 2013. The change was based on the Decree of SOE Minister No. SK.351/MBU/2013 concerning the termination of Mr. Bambang Irawan as a Member of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Directors and the Decree No. SK. 363/MBU/2013 concerning the appointment of Mr. Bambang Eko Martono as a Member of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Directors. We would like to deliver our gratitude to Mr. Bambang Irawan for his contribution to the Company and we welcome Mr.

di PT Kereta Api Indonesia (Persero). Kami berharap kontribusi yang diberikan anggota Dewan Direksi yang baru dapat memperkuat dan meningkatkan kinerja Perseroan di masa yang akan datang.

PENGHARGAAN

Kami berterima kasih kepada seluruh pemangku kepentingan terkait, jajaran Komisaris dan Direksi, jajaran staf Perusahaan dan anak perusahaan yang telah bekerja sama dan berkomitmen kuat untuk meningkatkan kinerja dan melayani pelanggan dengan baik sehingga capaian kinerja tahun 2013 sangat positif.

Kami berharap kerja sama yang sudah berjalan dengan baik akan semakin ditingkatkan sehingga Perseroan menjadi sangat solid dalam mewujudkan berbagai program strategis yang sudah direncanakan. Kami juga mengucapkan terima kasih kepada mitra binaan atas kepercayaan yang diberikan kepada Perseroan sehingga kami bisa memiliki peran yang baik bagi peningkatan ekonomi sosial kemasyarakatan.

Bambang Eko Martono to join PT Kereta Api Indonesia (Persero). We hope the contribution from the new Board of Directors can strengthen and improve the Company's performance in the future.

APPRECIATION

We would like to thank all the stakeholders, Board of Commissioners and Directors, employees of the Company and Subsidiaries who have cooperated and strongly committed to improving performance and serving customers excellently so that the performance achievement in 2013 was very positive.

We hope the cooperation which have been well established can be enhanced in order to make the Company solid in implementing the various strategic programs that have been planned. We would also like to thank our trained-partners for their trust to the Company so that we can perform our responsibility for the improvement of the societal economy.

PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Direksi
Board Of Directors



Ignasius Jonan

Direktur Utama
President Director



**Analisis Dan Pembahasan
Manajemen**

*Analysis & Managerial
Discussion*

**Laporan Anak Perusahaan
Subsidiaries Report**

**Prospek Usaha dan
Strategi Perusahaan**

*Business Prospects and
Corporate Strategy*

**Tinjauan Keuangan
Financial Review**

**Tata Kelola Perusahaan
Good Corporate Governance**

**Laporan Bisnis
Pendukung**

*Supporting Business
Report*



Profil Dewan Direksi

Board of Directors' Profile



IGNASIUS JONAN

Direktur Utama
President Director

Lahir di Singapura tahun 1963. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Ekonomi, Jurusan Akuntansi di Universitas Airlangga tahun 1986. Mendapat sertifikat Akuntan Publik tahun 1999 dan memperoleh gelar Master of Art in International Relations dari Fletcher School di Tufts University, USA tahun 2005.

Mengikuti berbagai pelatihan, antara lain: The Senior Executive Program di Columbia Business School, Columbia University, USA tahun 1999. The Senior Managers in Government Program at Kennedy School of Government di Harvard University, USA tahun 2000, dan The Corporate Governance Program at Stanford Law School di Stanford University, USA tahun 2003.

Dirinya memulai karir di Arthur Andersen, Surabaya. Tahun 1999 bergabung di Citigroup sebagai Direktur, kemudian tahun 2001-2006 diangkat sebagai CEO di Bahana Pembinaan Usaha Indonesia. Pada tahun 2006-2008 ia kembali bergabung dengan Citigroup sebagai Managing Director of Citigroup.

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. KEP-33/MBU/2009 Ignasius Jonan diangkat sebagai Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak 2009 hingga sekarang.

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris lainnya, maupun pemegang saham.

Was born in Singapore, 1963. Completed his bachelor in Economic, majoring Accounting at the Airlangga University in 1986. Obtained certificate of Public Accountant in 1999 and Master of Art in International Relations from Fletcher School in Tufts University, USA in 2005.

Attended several trainings such as The Senior Executive Program at the Columbia Business School, Columbia University, USA, in 1999; The Senior Managers in Government Program at the Kennedy School of Government, Harvard University, in 2000; and The Corporate Governance Program at Stanford Law School, Stanford University, USA, in 2003.

Jonan Started his career at Arthur Andersen, Surabaya. In 1999, he joined the Citigroup as the Director, and between 2001-2006 he has been appointed as the CEO Bahana Pembinaan Usaha Indonesia. Within 2006-2008 he rejoined the Citigroup as the Managing Director of Citigroup.

Based on the Decree of the Minister of State Owned Enterprises No. KEP-33/MBU/2009, Ignasius Jonan has been appointed as the President Director PT KAI (Persero)since 2009 up to present.

He doesn't have affiliation either with any member of the Board of Directors, any member of the Board of Commissioners, nor the share holders.



SULISTYO WIMBO HARDJITO

*Direktur Komersial | Managing Director of
Commerce*

Lahir di Blitar, Jawa Timur, tahun 1955. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Teknik, Jurusan Elektro, di Institut Teknologi Bandung (ITB) tahun 1982. Memperoleh gelar Master of Business Administration (MBA) di Sekolah Tinggi Manajemen Bisnis (STMB) tahun 1991.

Pernah menjabat sebagai Direktur Utama PT Mitra Global Telekomunikasi Indonesia (PT MGTI) di Jawa Tengah tahun 1995-1997, dan Direktur Utama di PT Graha Lintas Property (PT GLP) tahun 1999. Lalu Direktur Marketing PT Satelindo tahun 2002-2003 serta Direktur Corporate Service PT Indosat, tahun 2005-2007.

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. KEP-33/MBU/2009 Sulistyo Wimbo Hardjito diangkat sebagai Direktur PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2009 hingga sekarang.

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris lainnya, maupun pemegang saham.

Was born in Blitar, East Java, in 1955. Completed his bachelor in Engineering, majoring Electrical Engineering in Bandung Institute of Technology (ITB) in 1982. Obtained Master of Business Administration (MBA) degree in Graduate School of Business Management (STMB) in 1991.

He used to work as the President Director of PT Mitra Global Telekomunikasi Indonesia (PT MGTI) in Central Java from 1995 to 1997, and the President Director of PT Graha Lintas Property (PT GLP) in 1999. Then as the Marketing Director of PT Satelindo from 2002 to 2003, also as the Corporate Service Director of PT Indosat from 2005 to 2007.

Based on the Decree of the Minister of State Owned Enterprises No. KEP-33/MBU/2009 Sulistyo Wimbo Hardjito was appointed as the Director of PT Kereta Api Indonesia (Persero) from 2009 up to present.

He doesn't have affiliation with any member of the Board of Directors, any member of the Board of Commissioners, nor the shareholders.



A. HERLIANTO

*Direktur Operasional | Managing Director of
Operation*

Lahir di Bandung, Jawa Barat tahun 1960. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Ekonomi, Jurusan Manajemen di Universitas Islam Nusantara Bandung tahun 1986.

Bergabung dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 1988. Pernah menjadi Kepala Daerah Operasi (Daop) 6 di Yogyakarta tahun 2005, Executive Vice President (EVP) Divre III di Sumatera Selatan serta EVP Aset Produksi tahun 2010. Kemudian menjabat sebagai Direktur Utama di PT Kereta Api Indonesia Komuter Jabodetabek. Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-260/MBU/2012 A. Herlianto diangkat sebagai Direktur PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2012 hingga sekarang.

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris lainnya, maupun pemegang saham.

Was born in Bandung, West Java in 1960. Completed his bachelor in Economic, majoring Management in the Universitas Islam Nusantara Bandung in 1986.

Joined PT Kereta Api Indonesia (Persero) since 1988. He used to work as the Head of Operation Area (Daop) 6 Yogyakarta in 2005, Executive Vice President (EVP) of Regional Division (Divre) III in South Sumatera and also EVP of Production Asset in 2010. Then he occupied the position of President Director of PT Kereta Api Indonesia Commuter Jabodetabek. Based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-260/MBU/2012, A. Herlianto has been appointed as the Director of PT Kereta Api Indonesia (Persero) since 2012 up to present.

He doesn't have affiliation with any member of the Board of Directors and any member of the Board of Commissioners, nor the share holders.



CANDRA PURNAMA

Direktur Pengelolaan Prasarana | *Managing Director of Infrastructure Management*

Lahir di Tebing Tinggi, Sumatera Utara, tahun 1959. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Teknik, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Sriwijaya, tahun 1986.

Selama berkarier di PT Kereta Api Indonesia (Persero), pernah menjabat sebagai Executive Vice President (EVP) Aset Nonproduksi tahun 2009. Lalu menjabat sebagai EVP Sekretaris Perusahaan tahun 2010, dan EVP Aset Produksi tahun 2011.

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-260/MBU/2012 Candra Purnama diangkat sebagai Direktur PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari tahun 2012 hingga sekarang.

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris lainnya, maupun pemegang saham.

Was born in Tebing Tinggi, North Sumatera, in 1959. Completed his bachelor in Engineering, majoring Civil Engineering, Sriwijaya University in 1986.

During his career in PT Kereta Api Indonesia (Persero), he used to work as the Executive Vice President of Non-Production Asset in 2009, as the EVP Corporate Secretary in 2010 and the EVP Production Asset in 2011.

Based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-260/MBU/2012, Candra Purnama has been appointed as the Director of PT Kereta Api Indonesia (Persero) since 2012 up to present.

He doesn't have affiliation with any member of the Board of Directors, any member of the Board of Commissioners, nor the shareholders.



BAMBANG EKO MARTONO

Direktur Sarana | Managing Director of Rolling Stock

Lahir di Purwokerto, Jawa Tengah, 1964. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Ekonomi, Jurusan Manajemen Perusahaan di Universitas Islam Indonesia (UII) dan S2 di Institut Teknologi Bandung (ITB), Jurusan Teknik Perkereta-apian.

Bergabung dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai calon pegawai (1990). Menjabat sebagai Pengawas Seksi Operasi 6B Solo DaOp 6 Yogyakarta, (1995), Pengawas Seksi 1B Jakarta (1997), Pengawas Teknis Operasi DaOp 4 Semarang (1998), dan Pengawas Teknis Operasi Surabaya (1999).

Selanjutnya, menjabat sebagai kepala seksi operasi DaOp 6 Yogyakarta (2003). Menjabat Kepala seksi operasi Daop 8 Surabaya (2006). Menjabat Kepala seksi informasi pengendalian dan evaluasi (2008). Menjadi Kepala Daop 9 Jawa Barat (2008). Menjadi Vice President (VP) Perencanaan Operasi Kereta Api (2009). Menjadi Executive Vice President (EVP) Daop 6 Yogyakarta (2010). EVP Daop 8 Surabaya (2012). Menjadi EVP Daop 1 Jakarta (2012). Menjabat sebagai Direktur Sarana (2013).

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris lainnya, maupun pemegang saham.

Was born in Purwokerto, Central Java in 1964. Completed his bachelor in Economics, majoring Company Management in the Indonesian Islamic University (UII) and magister degree in Bandung Institute of Technology (ITB), majoring Railway Engineering.

Joined PT Kereta Api Indonesia (Persero) (1990) as a prospective employee. He occupied the supervisor of Operational Section 6B Solo-Daop 6 Yogyakarta (1995). He became supervisor of Section 1B Jakarta (1997), Technical Supervisor of Operation in Daop 4 Semarang (1998), and Technical Supervisor of Operation in Surabaya (1999).

Then he served as the Section Head of Operation Daop 6 Yogyakarta in 2003, as Section Head of Operation Daop 8 Surabaya in 2006, and as Section Head of Information, Control, and Evaluation in 2008. He occupied Head of Daop 9 West Java in 2008, Vice President (VP) Train Operation Planning in 2009, Executive Vice President (EVP) Daop 6 Yogyakarta in 2010, EVP Daop 8 Surabaya in 2012, EVP Daop 1 Jakarta in 2012, and the Director of Rollingstock in 2013.

He doesn't have affiliation with any member of the Board of Directors, any member of the Board of Commissioners, nor the shareholders.



RONO PRADIPTO

*Direktur Keselamatan dan
Keamanan*

*Managing Director of
Safety and Security*

Lahir di Malang, Jawa Timur, tahun 1956. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Hukum, Jurusan Hukum Perdata, di Universitas Brawijaya tahun 1983. Sepanjang kariernya di PT Kereta Api Indonesia (Persero), pernah menjabat sebagai Kepala Subdirektorat Pengembangan Pemanfaatan Aset Nonproduksi, Kepala Subdirektorat Administrasi Keuangan, Kepala Daerah Operasi 4 Semarang, Kepala Daerah Operasi 8 Surabaya, Sekretaris Perusahaan dan Executive Vice President (EVP) Keselamatan, Kesehatan, dan Lingkungan. Kemudian menjabat sebagai Direktur Keselamatan tahun 2009.

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. KEP-14/MBU/2011 Rono Pradipto diangkat sebagai Direktur Keselamatan dan Keamanan PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2011 hingga sekarang.

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris lainnya, maupun pemegang saham.

Was born in Malang, East Java, in 1956. Completed his bachelor in Law, majoring Civil Law, Brawijaya University in 1983. During his career in PT Kereta Api Indonesia (Persero), he used to work as The Head of Sub-Directorate Finance Administration, Head of Operational Area 4 Semarang, Head of Operational Area 8 Surabaya, Corporate Secretary, and Executive Vice President (EVP) Safety, Healthy, and Environment in 2009. Then he served as Director of safety in 2009.

Based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. KEP-14/MBU/2011 Rono Pradipto has been appointed as the Director of Safety and Security, PT Kereta Api Indonesia (Persero) in 2011 up to present.

He doesn't have affiliation with any member of the Board of Directors, any member of the Board of Commissioners, nor the shareholders.



MUHAMMAD KUNCORO WIBOWO

Direktur Personalia,
Umum, dan
Teknologi Informasi

Managing Director of Human
Capital, General Affairs, and
Information Technology

Lahir di Tulung Agung, Jawa Timur, tahun 1968. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Teknik, Jurusan Elektronika Telekomunikasi, di Institut Teknologi Sepuluh November Surabaya (ITS) tahun 1994.

Sebelum bergabung dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) pernah menjabat sebagai Supervisor Commissioning PT Siemens Indonesia tahun 1994, Manager Value Added Services dan Switching Design Engineer PT Exelcomindo Pratama tahun 2001, General Manager Planning and Engineering PT Axis tahun 2005, dan Senior Vice President Operation Maintenance dan NOC PT Mobile-8 Tbk tahun 2007..

Di PT Kereta Api Indonesia (Persero) pernah menjabat sebagai Executive Vice President (EVP) Sistem Informasi tahun 2009-2011. Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-260/MBU/2012 Muhammad Kuncoro Wibowo diangkat sebagai Direktur PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari tahun 2012 hingga sekarang.

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris lainnya, maupun pemegang saham.

Was born in Tulung Agung, East Java, in 1968. Completed his bachelor in Engineering, majoring Telecommunication Electronics, Institut Teknologi Sepuluh November (ITS) Surabaya in 1994.

Before joining PT Kereta Api Indonesia (Persero), he was the Commissioning Supervisor of PT Siemens Indonesia in 1994, the Manager of Value Added Services and Switching Design Engineer of PT Exelcomindo Pratama in 2001, the General Manager of Planning and Engineering PT Axis in 2005, and the Senior Vice President of Operation Maintenance and NOC of PT Mobile-8 Tbk in 2007..

In PT Kereta Api Indonesia (Persero), he used to work as the Executive Vice President (EVP) of Information System from 2009 to 2011. Based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-260/MBU/2012 Muhammad Kuncoro Wibowo has been appointed as the Director of PT Kereta Api Indonesia (Persero) from 2012 up to present.

He doesn't have affiliation with any member of the Board of Directors, any member of the Board of Commissioners, nor the shareholders.



JOKO MARGONO

*Direktur Logistik
& Aset Produksi* | *Managing Director of Logistic
& Railway Assets*

Lahir di Tulung Agung, Jawa Timur, tahun 1955. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Teknik, Jurusan Teknik Sipil di Institut Teknologi Sepuluh Noverember Surabaya (ITS) tahun 1979 dan meraih gelar Master of Business Administration (MBA) di IEU, Bandung, tahun 1994.

Selama berkarier di PT Kereta Api Indonesia (Persero) pernah menduduki berbagai jabatan antara lain: Kepala Satuan Pengawasan Intern, Kepala Pusat Perencanaan dan Pengembangan, Kepala Bagian Logistik Kantor Pusat Bandung, dan Ketua POKJA Pengembangan Angkutan Kereta Api.

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-260/MBU/2012 Joko Margono diangkat sebagai Direktur PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari tahun 2012 hingga sekarang.

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris lainnya, maupun pemegang saham.

Was born in Tulung Agung, East Java, in 1955. Completed his bachelor in Engineering, majoring Civil Engineering at Institut Teknologi 10 November (ITS) Surabaya in 1979 and obtained his Master of Business Administration (MBA) degree from IEU Bandung in 1994.

During his career in PT Kereta Api Indonesia (Persero), he has held some various positions such as Head of Internal Supervision Unit, Head of Planning and Development Center, Head of Logistic Department in Bandung head office, and Chairman of Task Force (POKJA) for Railway Transportation Development.

Based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-260/MBU/2012, Joko Margono has been appointed as the Director of PT Kereta Api Indonesia (Persero) from 2012 up to present.

He doesn't have affiliation with any member of the Board of Directors, any member of the Board of Commissioners, nor the shareholders.



EDI SUKMORO

Direktur Aset
Non-Produksi | Managing Director of
Non-Railway Assets

Lahir di Semarang, Jawa Tengah, 1959. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Teknik, Jurusan Teknik Sipil (*Project Management*, 1978-1984). Meraih gelar Master of Engineering Science in Project Management, dengan bidang studi Development Technology, di Melbourne University, Australia (1994-1996). Mengikuti kursus singkat dengan program Management Skills for Supervisors, di Loyola University, New Orleans, USA (1987-1988).

Sebelum bergabung dengan PT KAI, Edi Sukmoro bekerja di Perusahaan Umum Listrik Negara (PLN) sebagai konsultan Project Management, Anggota tim negosiasi PLN, Anggota tim negosiasi PLN tenaga batubara, Anggota tim negosiasi PLN tenaga gas alam. Kemudian menjabat sebagai Senior Manajer Pengembangan Bisnis dan Pemasaran, Manajer Transmisi, dan wakil direktur bidang perencanaan keuangan perusahaan. Tahun 2009 sebagai vice president of property management hingga kini.

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik negara Nomor SK-04/MBU/2013 diangkat Edi Sukmoro sebagai Direktur PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2013 hingga sekarang.

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris lainnya, maupun pemegang saham.

Was born in Semarang, Central Java, in 1959. Completed his bachelor education in Engineering, majoring Civil Engineering (Project Management) from 1978 to 1984. He obtained his Master of Engineering Science in Project Management in Development Technology Studies Melbourne University, Australia from 1994 to 1996. He took short course of Management Skills for Supervisors in Loyola University, New Orleans, USA from 1987 to 1988.

Before joining PT Kereta Api Indonesia (Persero), Edi Sukmoro worked in the State Electricity Company (PLN) as the management project consultant, member of PLN negotiation team, member of PLN negotiation team for coal-generated electricity power, member of PLN negotiation team for natural gas-generated electricity power. Then he served as Senior Manager of Business Development and Marketing, The Transmission Manager, and Deputy Director of Corporate Financial Planning. in 2009, he served as Vice President of Property Management.

Based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-04/MBU/2013, Edi Sukmoro has been appointed as the Director of PT Kereta Api Indonesia (Persero) in 2013 up to present.

He doesn't have affiliation with any member of the Board of Directors, any member of the Board of Commissioners, nor the shareholders.



KURNIADI ATMOSASMITO

Direktur Keuangan | Managing Director of Finance

Lahir di Jakarta tahun 1953. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Ekonomi, Jurusan Manajemen, di Universitas Krisnadwipayana tahun 1986. Memperoleh gelar Master Ekonomi Manajemen dari LPMI Jakarta tahun 1998.

Pernah menjabat sebagai Kepala Satuan Pengawasan Intern di PT Antam, Direktur Keuangan PT Antam, Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia Jabodetabek, serta Executive Vice President (EVP) Corporate Finance PT Kereta Api Indonesia (Persero). Saat ini tercatat sebagai Anggota Asosiasi Emiten Indonesia-Komite Pertambangan.

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. KEP-14/MBU/2011 Kurniadi Atmosasmito diangkat sebagai Direktur Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari tahun 2011 hingga sekarang.

Tidak memiliki hubungan afiliasi dengan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris lainnya, maupun pemegang saham.

Was born in Jakarta in 1953. Completed his Bachelor in Economics, majoring Management at Krisnadwipayana University in 1986. Obtained his Master of Management Economy from LPMI Jakarta in 1998.

He used to work as the Head of Internal Supervision Unit in PT Antam, Finance Director of PT Antam, President Director of PT Kereta Api Indonesia Jabodetabek, and Executive Vice President (EVP) Corporate Finance PT Kereta Api Indonesia (Persero). Currently he is registered as a member of Association of Indonesian Listed Companies-Mining Committee.

Based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. KEP-14/MBU/2011, Kurniadi Atmosasmito has been appointed as the Finance Director of PT Kereta Api Indonesia (Persero) from 2012 up to present.

He doesn't have affiliation with any member of the Board of Directors, any member of the Board of Commissioners, nor the shareholders.

Surat Pernyataan Anggota Dewan Komisaris dan Direksi
Tentang Tanggung Jawab Atas Laporan Tahunan 2013 PT Kereta Api Indonesia (Persero)

*Statement Letter Members of the Board of Commissioners and the Board of Directors
Regarding Responsibility For Annual Report 2013 PT Kereta Api Indonesia (Persero)*

Kami yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa semua informasi dalam laporan tahunan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun 2013 telah dimuat secara lengkap dan bertanggung jawab penuh atas kebenaran isi laporan tahunan perusahaan.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

We the undersigned declare that all the information included in the annual report 2013 of PT Kereta Api Indonesia (Persero) has been fully disclosed and we are responsible for the truthfulness of the content of the company's annual report.

This is our declaration, which has been made truthfully.

Bandung, 21 Februari 2014

Ignatius Jonan
President Director

Sulistyo Wimbo Hardjito
Managing Director of Commerce

Iman Haryatna
Komisaris Utama
Chief Commisioner

Abi Kusno
Komisaris
Commisioner

A. Herlianto
Managing Director of
Operation

Candra Purnama
Managing Director of
Infrastructure Management

Umiyatun Hayati Triastuti
Komisaris
Commissioner

Ashwin Sasongko S.
Komisaris
Commissioner

Bambang Eko Martono
Managing Director
of Rolling Stock

Rono Pradipto
Managing Director
of Safety and Risk
Management

Muchtar Arifin
Komisaris
Commisioner

Leon Muhamad
Komisaris
Commissioner

M. Kuncoro Wibowo
Managing Director of Human
Capital, General Affair and
Information Technology

Joko Margono
Managing Director of
Logistic & Railway Assets

Hambra
Komisaris
Commisioner

Edi Sukmoro
Managing Director of
Non-Railway Assets

Kurniadi Atmosasmito
Managing Director of Finance

Analisis & Pembahasan Manajemen

*Analysis & Managerial
Discussion*



Tinjauan Industri Industrial Review

Industri perkeretaapian merupakan industri yang sensitif terhadap kondisi perekonomian. Perubahan ekonomi global maupun nasional berdampak langsung terhadap kinerja operasional maupun keuangan. Pada tahun 2013, terjadi laju perlambatan pertumbuhan ekonomi global. Pertumbuhan ekonomi dunia tercatat sebesar 2,95 lebih rendah dibandingkan tahun 2012 sebesar 3,25. Kawasan Eropa mengalami pertumbuhan negatif minus 0,45 sedikit membaik dibanding tahun 2012 yang minus 0,65. Ekonomi Amerika Serikat tahun 2013 tumbuh 1,65 turun dibanding tahun 2012 sebesar 2,85 (IMF World Economic Outlook Oktober 2013).

Ketidakpastian pasar keuangan global meningkat sejalan dengan sentimen negatif terhadap pengurangan stimulus moneter atau *tapering off* yang diberlakukan di Amerika Serikat.

Gejolak ekonomi yang terjadi di Amerika Serikat dan Zona Eropa mempengaruhi pertumbuhan ekonomi nasional. Sepanjang 2013, ekonomi nasional hanya tumbuh sebesar 5,7% (yoY), lebih rendah bila dibandingkan dengan tahun 2012 sebesar 6,23%. Lesunya pertumbuhan ekonomi nasional juga dipengaruhi depreciasi nilai tukar rupiah dengan volatilitas yang meningkat. Untuk pertama kalinya sejak krisis ekonomi tahun 1998, nilai tukar rupiah di tahun 2013 terdepresiasi hingga Rp11.500 per dolar AS dari level Rp9.364 per dolar AS.

Pelembahan nilai tukar rupiah membuat angka inflasi naik hingga 8%. Dampak pelemahan nilai tukar rupiah juga menyebabkan neraca transaksi berjalan mengalami deficit. Bank Indonesia mencatat bahwa deficit neraca transaksi berjalan berada di level 3,8% dari Produk Domestik Bruto (PDB) sebesar US\$ 8,4 miliar.

Pelembahan nilai tukar rupiah tersebut ikut memengaruhi operasional Perseroan, terutama pada aspek biaya pembelian alat produksi yang harus diimpor. Selain itu, nilai investasi yang sudah ditetapkan pun ikut membengkak. Nilai investasi yang ditetapkan dalam rencana didasarkan pada asumsi bahwa nilai dolar dalam kisaran Rp9.364 sehingga saat nilai tukar rupiah terdepresiasi hingga level Rp11.500 per dolar AS, Perseroan harus menambah biaya investasi hingga 20% akibat adanya selisih nilai kurs tersebut. Perseroan yang awalnya sudah menyiapkan anggaran investasi sebesar Rp4 triliun harus menambah Rp800 miliar akibat adanya kenaikan 20% dari selisih nilai kurs.

Railway industry is sensitive to the economic condition. The change of either global or national economy has direct impact on the operational and financial performance. In 2013, there was a slowdown in the global economic growth. The world economic growth was recorded 2.95, lower than in 2012 which was 3.25. The European region still experienced negative growth of minus 0.45 slightly better than in 2012 which was minus 0.65. The economy of the United States of America grew 1.65, decreasing from 2.8 in 2012 (IMF World Economic Outlook, October 2013).

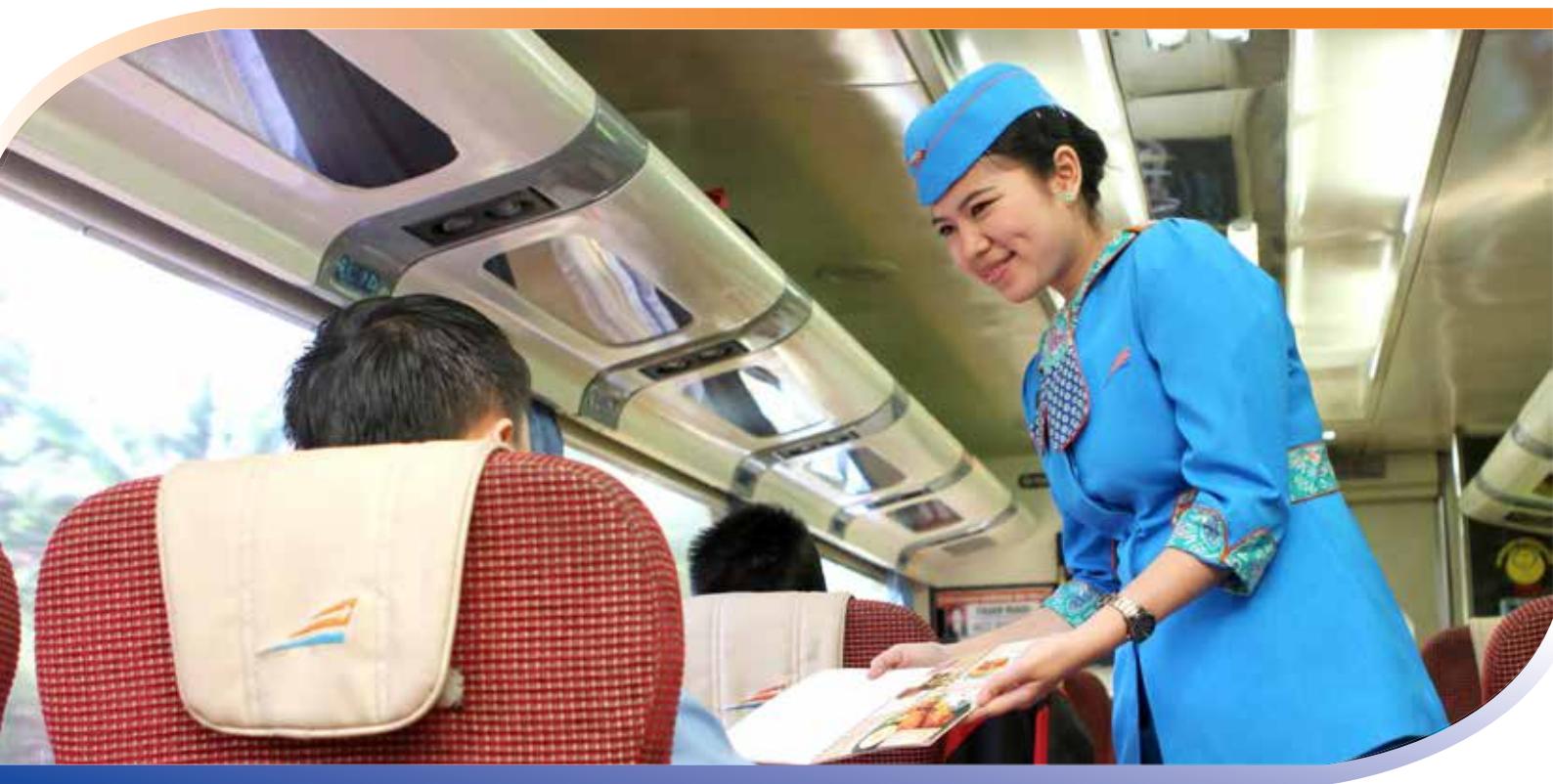
The uncertainty of global finance increased in line with the negative sentiment against the monetary stimulus reduction or tapering off that prevailed in the United States of America.

The economic fluctuation happening in the United States of America and European Zone influenced the national economic growth. Along the year of 2013, national economy grew only 5.7% (yoY), lower than in 2012 which was 6.23%. The slack of national economic growth was also influenced by the depreciation of Rupiah with increasing volatility. For the first time since the economic crisis in 1998, the exchange rate of Rupiah in 2013 was depreciated up to IDR 11,500 per US Dollar from the level of IDR 9,364 per US Dollar.

The weakening of rupiah exchange rate has led the inflation rate to increase up to 8%. This also caused deficit in the current transaction balance. Bank Indonesia noted that this deficit in the current transaction balance was 3.8% of the Gross National Product which was USD 8.4 billion.

Subsequently the weakening exchange rate of Rupiah influenced the operation of the Company, especially in terms of the cost for purchasing production equipment that should be imported. With this condition, the predetermined investment value soared as well. The value of investment determined in the planning was based on the assumption that the exchange rate of US Dollar was about IDR 9,364. Thus, when the exchange rate of Rupiah was depreciated up to IDR 11,500 per US Dollar, the Company should add by 20% because of that difference of the exchange rates. The Company that initially prepared budget as much as Rp4 trillion for the investment should add IDR 800 billion.

Tinjauan Bisnis Perkeretaapian Railway Business Review



Pada tahun 2013, penduduk Pulau Jawa mencapai lebih dari 437 juta orang dan Sumatera 46 juta orang. Dengan mobilitas yang semakin tinggi, mereka membutuhkan moda transportasi yang aman dan nyaman.

Industri perkeretaapian berperan besar dalam mendukung pengembangan ekonomi nasional. Kontribusi yang diberikan industri perkeretaapian adalah:

1. Menekan kerusakan jalan raya sehingga mampu menghemat keuangan negara yang dialokasikan untuk perawatan jalan serta membayar berbagai risiko yang timbul.
2. Menekan kepadatan lalu lintas jalan raya sehingga meminimalkan pemborosan konsumsi BBM akibat kemacetan, serta mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas di jalan raya.
3. Meminimalkan biaya angkutan & distribusi logistik nasional sehingga mampu menurunkan biaya produksi dan harga satuan produksi konsumsi domestik.

In 2013, the population in Java island reached 437 million and in Sumatra reached 46 million. The mobility that is getting higher and higher, makes them need secured and comfortable modes of transportation.

Railway industry has played a big role in supporting the national economic development. The contributions that have been given by railway industry are:

1. Reducing the road damage in order to save the public budget allocated for road maintenance and payment to any risks that rises.
2. Reducing the traffic density on the road in order to minimize the waste of fuel caused by traffic jam and reducing the risk of accident on the road.
3. Minimizing the cost of transporting and distributing National Logistic in order to lower the cost of production and the unit price of domestic consumer products.

Moda Transportasi	Kapasitas Angkut (Orang)	Konsumsi Bbm/ Km/(Liter/Km)	Konsumsi Bbm/Km/ Orang (L/Km/Org)	Beban Biaya Polutan (US\$ Juta)
Mode Of Transportation	Loading Capacity (Person)	Fuel Consumption/ Km (Liters/Km)	Fuel Consumption/ Km/Person (Liters/Km/ Person)	Charge For Pollutant Fee (US\$ Million)
Kereta Api <i>Train</i>	1.500	3	0,002	60
Bus <i>Bus</i>	40	0,5	0,0125	16.300
Pesawat Terbang <i>Plane</i>	500	40	0,05	900
Kapal Laut <i>Ship</i>	1.500	10	0,06	2.600

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2009
Source: Directorate General of Railways, 2009

Kontribusi tersebut dihasilkan karena transportasi kereta api memiliki daya angkut lebih besar, konsumsi bahan bakar minyak lebih rendah, dan polutan paling rendah dibanding moda transportasi lain.

PDB nasional tahun 2013 tercatat Rp 9,09 triliun. Sektor transportasi menyumbang Rp 1,75 miliar terhadap PDB tersebut. Perseroan mencatat bahwa meskipun animo masyarakat terhadap penggunaan jasa kereta api cukup tinggi, industri kereta api belum memberikan kontribusi yang signifikan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional. Sejauh ini kereta api masih berkontribusi sebesar 1,6% terhadap PDB nasional.

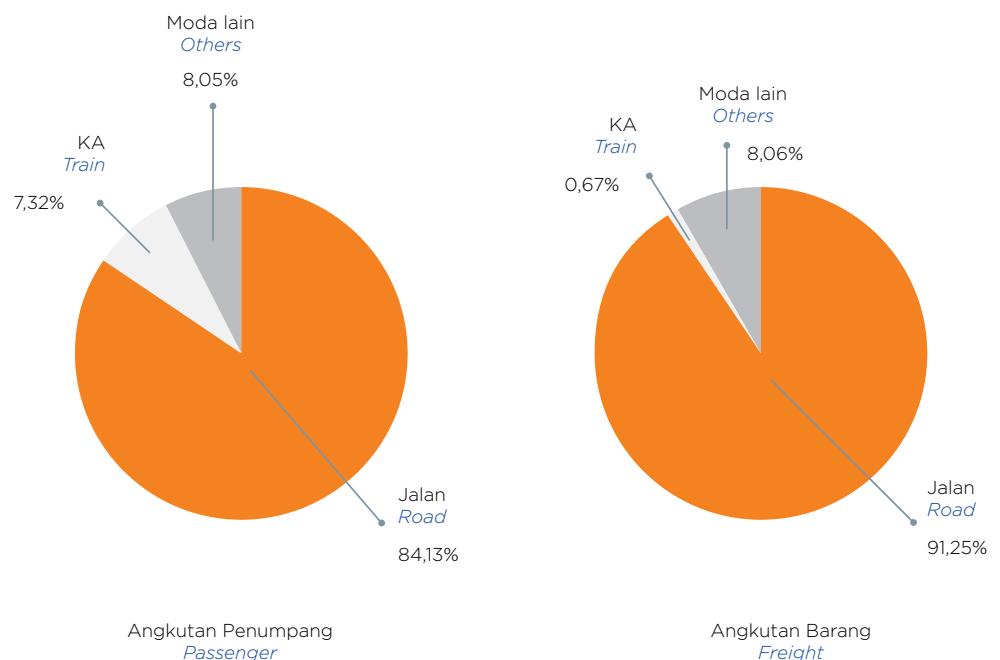
Pada tahun 2013 terdapat sekitar 2,4 miliar total perjalanan orang dan kereta api baru berkontribusi 7,32% terhadap total angkutan penumpang. Sementara itu pada tahun 2013 terdapat 2,8 juta ton angkutan barang nasional, sedangkan moda kereta api baru berkontribusi 0,67% atau 18.760 ton.

That contribution was resulted because transportation railway transport has a higher hauling capacity with lower consumption of fuel and with the lowest pollutant among other modes of transportation.

In 2013 the Gross National Product was IDR 9.09 trillion. Transportation sector contributed IDR 1.75 billion of the GNP. The Company noted that although the public animo for train was fairly high, yet the railway industry has not contributed significantly to the GNP. So far, railways just contributed 1.6% of the GNP.

In 2013 there were totally 2.4 billion trips and the railway transport contributed only 7.32% of the total passenger transportation. While in the same year, there were 2.8 tons of national freight transpotation but railways contributed only 0.67% or 18,760 tons.

Diagram Pangsa Pasar
Market Diagram



Sumber: PT KAI, 2014
Source: PT KAI, 2014

Dari grafik lingkaran tersebut terlihat bahwa moda jalan mendominasi angkutan barang (91,25%) maupun angkutan penumpang (84,13%). Sementara itu, banyak ruas jalan utama perekonomian yang sering berada dalam kondisi tidak stabil dan rusak akibat macet dan proyek-proyek pemeliharaan dan rehabilitasi jalan yang berlangsung sepanjang waktu. Jaringan jalan nasional, khususnya di lintas utama ekonomi di Pantai Utara Jawa dan Pantai Timur Sumatera juga mengalami tekanan yang terus-menerus akibat kelebihan muatan beban (*excessive overloading*) sehingga menyebabkan kerusakan permanen.

*The pie-charts above shows that the road modes of transport dominates the transportation of freight (91.25%) as well as passengers (84.13%). Meanwhile, many main roads are often in unstable condition and damaged due to traffic jams and projects of maintenance and rehabilitation that lasts over time. National road network, especially that of the North Java corridor of Java and the Eastern coast of Sumatra were also experienced continuing pressure due to overloading (*excessive overloading*), which caused permanent damage.*

Analisis Bisnis Kereta Api Penumpang *Passenger Train Business Analysis*



Pertumbuhan volume penumpang kereta api di Indonesia cukup signifikan. Perseroan mencatat bahwa jumlah volume penumpang kereta api tahun 2013 mencapai 221 juta penumpang. Raihan tersebut mengalami kenaikan 9,29% bila dibandingkan tahun 2012 yang mencapai 202 juta penumpang.

Dari volume tersebut angkutan Jabodetabek masih memberikan kontribusi terbesar, yaitu 88,07% terhadap total volume angkutan kereta api penumpang di tahun 2013. Sisanya berasal dari kontribusi kereta api komersial jarak jauh sebesar 11,93%.

Tingginya animo masyarakat terhadap penggunaan jasa transportasi kereta api jelas menandakan bahwa kereta api masih menjadi alat transportasi andalan. Berdasarkan survei kepuasan pelanggan yang dilakukan tahun 2013, 51,44% responden memilih menggunakan moda kereta api karena alasan kenyamanan dan 22,58% karena alasan kelancaran perjalanan.

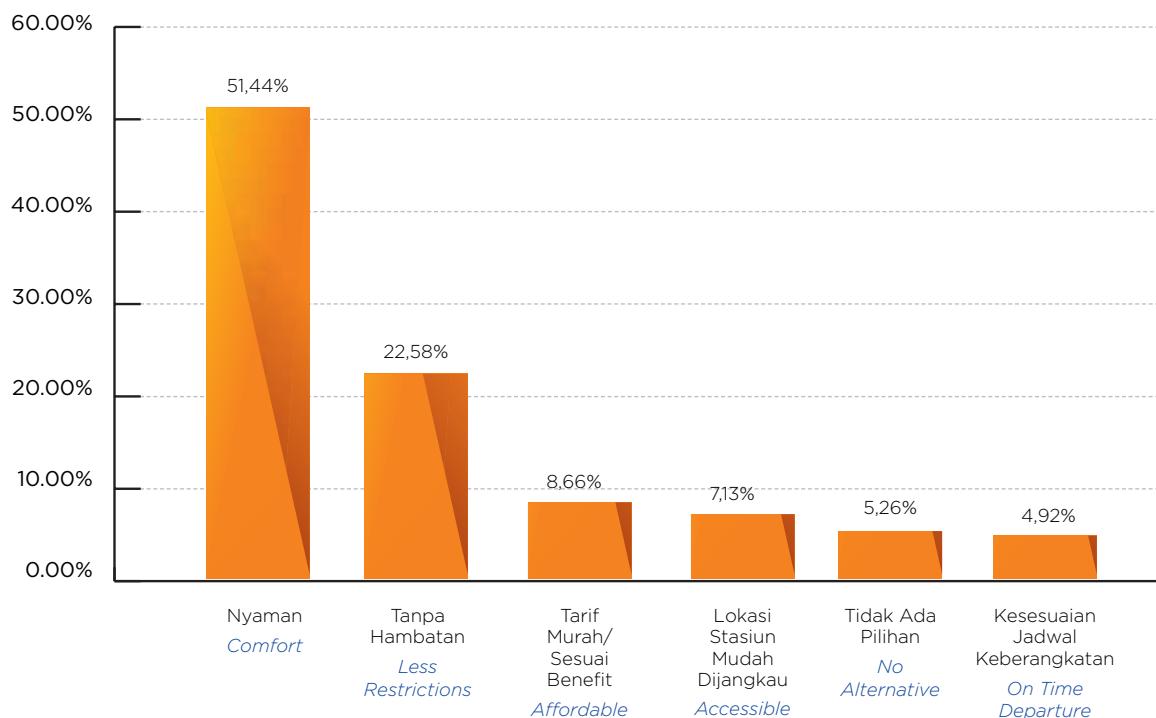
The growth of passengers train in Indonesia is quite significant. The Company noted that the number of train passengers in 2013 reached 221 million passengers. This achievement increased 9.29% from 2012 which reached 202 million passengers.

From that volume, Jabodetabek transportation still contributed the highest i.e. 88.07% of the total volume of passengers transport in 2013. While the rest came from the long-distance commercial train contributing 11.93%.

The high public animo for using railway transportation services indicates that train is still a reliable mode of transportation. Based on the customer satisfaction survey conducted in 2013, as many as 51.44% respondents chose using train for its comfort and 22.58% chose it for its smooth trip.

Alasan Penumpang Memilih Kereta Api untuk Melakukan Perjalanan

Reasons of Passengers in Choosing Train for Their Travel



Sumber: PT Kereta Api Indonesia (Persero) 2013
Source: PT Kereta Api Indonesia (Persero) 2013

Perseroan menghadapi tantangan utama berkaitan dengan bisnis kereta api penumpang, masing-masing untuk penumpang Kelas Eksekutif serta Kelas Bisnis dan Ekonomi. Untuk penumpang Kelas Eksekutif, pesaing produk substitusi datang dari perusahaan penerbangan. Perusahaan penerbangan menawarkan kecepatan waktu tempuh perjalanan. Pascaderegulasi industri penerbangan di tahun 1999, banyak perusahaan penerbangan mengembangkan model bisnis penerbangan tarif murah. Hal ini mengakibatkan banyak penumpang kereta api kelas eksekutif berpindah ke moda pesawat terbang.

Untuk kereta api kelas bisnis dan ekonomi, ancaman jasa pengganti berasal dari jasa transportasi darat lainnya, yaitu bus, travel, dan persewaan mobil jarak jauh. Operator bus menawarkan fleksibilitas berupa kemudahan untuk turun di mana saja sepanjang rute perjalanan sesuai dengan kepentingan pengguna jasa. Untuk persewaan mobil jarak jauh, kelebihannya

The Company faced the main challenges concerning the passenger train business, both for Executive, Business, and Economy Class. For the Executive Class passengers Executive Class, the substitution product is from airline companies. They offer much shorter travel time. After the aviation industry deregulation in 1999, many airline companies developed a business model of low cost carrier. This made many Executive Class passengers moved to choose airlines mode.

For Business and Economy Class train, the threat of substitution product is from other road transportation services, namely bus, travel or rental car for long distance. Bus operator can offer flexibility in the form of possibility to get on/off anywhere along the route as you wish. Meanwhile, the advantage of rental car for long distance is that it has high privacy and



adalah privasi yang tinggi dan fleksibilitas untuk mobilisasi secara tidak terbatas. Selain itu, travel memberi kelebihan dengan fasilitas jemput dan antar sampai tempat tujuan (*door to door service*).

Untuk menghadapi tantangan tersebut, PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah dan terus melakukan peningkatan pelayanan dan kinerja operasional. Pada tahun 2013 PT Kereta Api Indonesia (Persero) meningkatkan sistem *ticketing* yang sudah mulai diimplementasikan sejak 2012. Pada 2013, Perseroan menambah akses pemesanan tiket dan menyediakan fasilitas cetak tiket mandiri. Untuk pelayanan kereta api Jabodetabek, PT Kereta Api Indonesia (Persero) menerapkan sistem *e-ticketing*. PT Kereta Api Indonesia (Persero) juga terus mengembangkan jasa penunjang angkutan.

flexibility to mobile unlimitedly. While travel service gives a an advantage in giving pick up and door-to-door delivery services

In order to face those challenges, PT Kereta Api Indonesia (Persero) has been improving its service and operational performance. PT Kereta Api Indonesia has improved its ticketing system, which had been implemented since 2012. In 2013 the Company added the access to ticket reservation and provided a ticket self-printing facility. For Jabodetabek train service, PT Kereta Api Indonesia (Persero) implemented an e-ticketing system. PT Kereta Api Indonesia (Persero) continues to develop the supporting railway transport services.

Analisis Bisnis Kereta Api Barang *Freight Train Business Analysis*



Secara umum total volume barang di tahun 2013 sebesar 24,713 juta ton. Jumlah tersebut meningkat 112% bila dibandingkan tahun 2012 yang hanya mencapai 22,079 juta ton. Dari capaian tersebut, angkutan batu bara memberikan kontribusi volume tertinggi sebesar 14,8 juta ton. Sementara kontribusi angkutan barang lainnya berasal dari peti kemas, BBM, semen, curah dan perkebunan, general kargo dan BHP, dan lainnya.

Perseroan mulai membangkitkan kembali bisnis angkutan barang sejak tahun 2009. Di tahun tersebut angkutan kontainer dengan kereta api masih sekitar 500 TEUs per minggu dan angkutan batu bara sekitar 11,01 juta ton. Aktivitas pengangkutan barang tersebut berkontribusi terhadap pendapatan Perseroan sebesar Rp 1,6 triliun dalam satu tahun.

Karena memiliki potensi yang besar, Perseroan berinvestasi pada pengadaan gerbong dan lokomotif serta pengembangan emplasemen bongkar muat

In general, the total volume of freight in 2013 was 24.713 million tons. This volume increased 112% from the year 2012 which only reached 22.079 million tons. Of this achievement, coal transportation still contributed the highest volume as many as 14.8 million tons. The rest were contributed by other freight train commodities: container, fuel, cement, bulk cargo and plantation products, general cargo, parcel delivery, and others.

The Company started to revive the freight transport business in 2009. In that year, container transportation by rail train was still about 500 TEUs per week and coal transportation was about 11.01 million tons. The activity of freight transport contributed IDR 1.6 trillion a year to the Company.

Considering the huge potential of freight train, the Company invested on the procurement of coaches and locomotives and the emplacement contruction for



barang. Dengan investasi pengembangan usaha tersebut, Divisi Regional 3 Sumatera Selatan mendapatkan pelanggan utama dari perusahaan batu bara yaitu PT Bukit Asam. Pengangkutan batu bara berkontribusi terbesar dalam angkutan barang di tahun 2013, yaitu Rp 2,09 triliun dari total pendapatan angkutan barang sebesar Rp 3,09 triliun.

Pesaing kereta angkutan barang adalah truk. Kelebihan jasa substitusi ini adalah lebih fleksibel menjangkau rute-rute yang tidak terjangkau oleh jalur kereta api. Untuk mengatasi ini, Perseroan akan membangun berbagai fasilitas pendukung, seperti gudang, fasilitas bongkar muat, dan angkutan pendukung.

Perseroan menargetkan total angkutan barang mencapai 25 juta ton pada tahun 2014, angkutan kontainer 6000 TEUs per minggu, serta barang hantaran ditargetkan tumbuh sekitar 30% per tahun. Perseroan juga menargetkan pendapatan Rp 5,4 triliun di tahun 2014 ini.

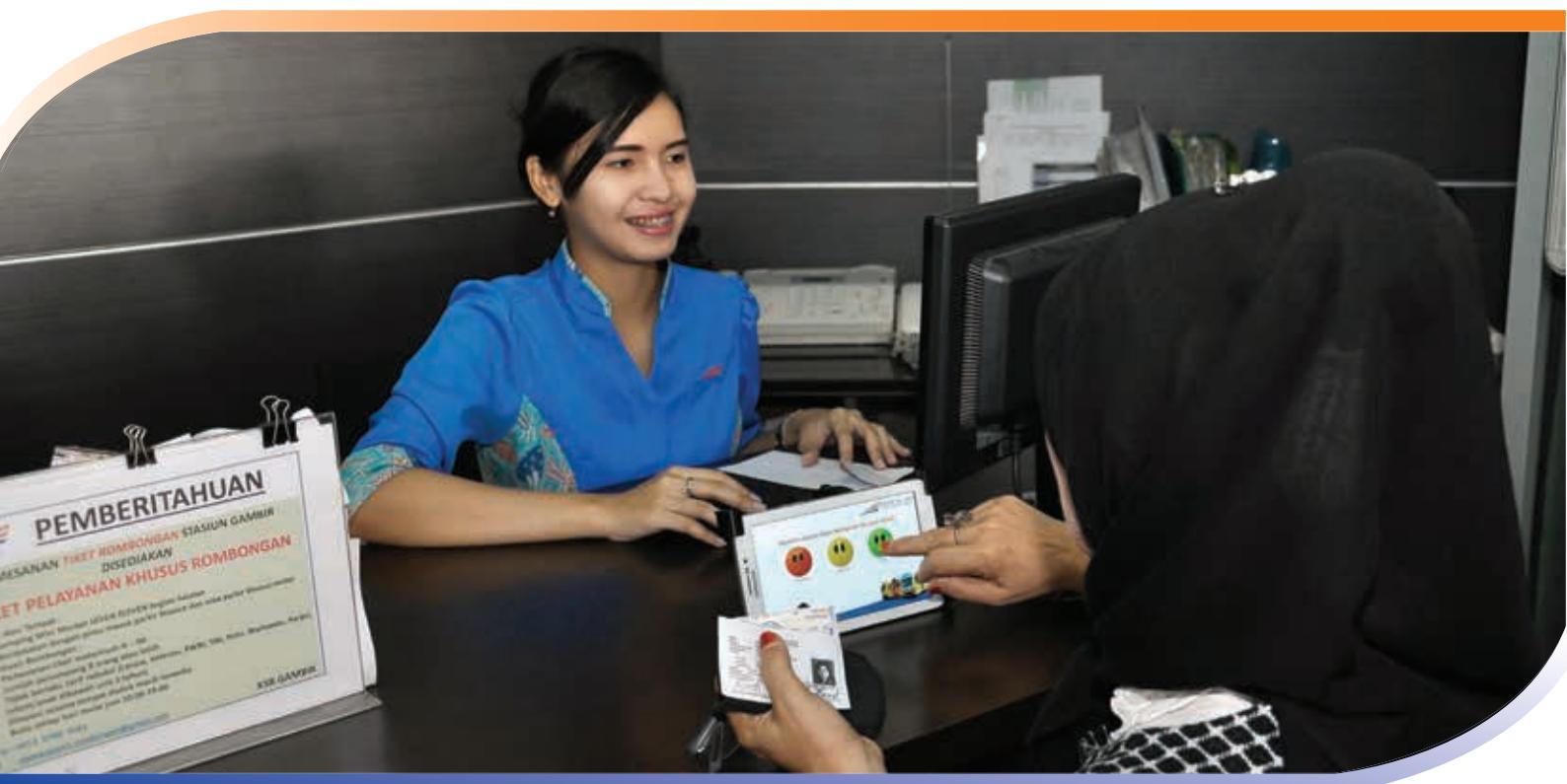
loading and discharging freight. With this investment for business development, Regional Division III south Sumatera got the main customer from a coal mining/trading company i.e. PT Bukit Asam. Coal transportation contributed the highest in 2013 as much as IDR 2,09 trillion of the total freight transport revenue which was IDR 3.09 trillion.

The competitor of freight train is road transportation by truck. The advantage of this substitution service is that it is more flexible in reaching the routes which can not be reached by train. To overcome this, the Company will build various supporting facilities such as warehouse, loading and unloading facilities, and supporting transport.

In the year of 2014, the Company targeted the total freight train to reach 25 million tons, container transportation 6,000 TEUs per week, and parcel delivery are targeted to grow about 30% per year. The Company also targets revenue IDR 5.4 trillion in 2014.

Prospek Pasar Kereta Api di Indonesia

Railway Market Prospect in Indonesia



Pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah turut mendorong masyarakat untuk menggunakan transportasi kereta api sebagai pilihan dalam rangka mendukung aktivitas ekonomi yang dilakukannya. Sejauh ini kereta api mengandalkan angkutan penumpang dan barang dalam menjalankan usahanya. Kereta api angkutan penumpang beroperasi di Pulau Jawa, Sumatera dan Jabodetabek. Kereta api angkutan barang beroperasi di Sumatera yang menjadi pusat kegiatan tambang dan perkebunan seperti batu bara dan kelapa sawit. Berikut adalah prospek dari masing-masing profil angkutan kereta api tersebut.

A. ANGKUTAN PENUMPANG

Angkutan penumpang terbagi menjadi dua, yaitu angkutan penumpang di Jabodetabek dengan rute perjalanan jarak pendek dan non-Jabodetabek dengan rute perjalanan jarak jauh yang meliputi Pulau Jawa dan Pulau Sumatera. Berikut adalah penjelasan prospek dari masing-masing angkutan penumpang tersebut.

Economic growth in a region also prompted people to use train transportation as an option in order to support economic activities. So far the railway relies on transporting passengers and freight in practice. Railway passenger transportation operates in Java, Sumatra and Jabodetabek. Railway freight trains were operated in Sumatra which becomes the center of mine and plantation activities such as coal and crude palm oil (CPO). Here are each prospects of the railway transportation profile.

A. PASSENGER TRANSPORTATION

Passenger transportation can be divided into two, namely passenger transportation route in Jabodetabek travel short distances and non-Jabodetabek which travel short distances route covering Java and Sumatra. Here is the explanation of the prospects from each passenger transportation.

1. Angkutan Penumpang Jabodetabek

Dengan kontribusi sebesar 20% terhadap PDB nasional, Jabodetabek menjadi kontributor tertinggi di antara kota-kota lain di Indonesia. Tidak mengherankan bila aktivitas ekonomi di Jabodetabek menjadi sangat padat terutama dengan jumlah penduduknya yang saat ini diperkirakan sebanyak 26 juta jiwa dengan pendapatan per kapita Rp 13 juta.

1. Passenger Transportation in Jabodetabek

With the contribution of 20% to the national GDP, Jabodetabek region became the highest contributor among other cities in Indonesia. Not surprisingly, the economic activity of Jabodetabek becomes very crowded especially with the current population estimated 26 million people with incomes per capita IDR 13 million.

Penduduk dan PDRB Kota (2006)
Population and PDRB Kota (2006)

Kota Metropolitan	Jumlah Penduduk	Angka Pertumbuhan	PDRB	Angka Pertumbuhan	PDB Nasional (%)
City	Population	Growth	PDRB	Growth	PDB Nasional (%)
Jabodetabek	15.202.546	2.0%	309.879	6.0%	20.0%
<i>Jabodetabek</i>					
Greater Bandung	6.450.386	1.0%	40.370	7.0%	3.0%
<i>Greater Bandung</i>					
Greater Surabaya	7.676.518	0.2%	102.174	6.0%	6.0%
<i>Greater Surabaya</i>					
Makassar	1.521.158	2.0%	12.260	8.0%	1.0%
<i>Makassar</i>					
Total	30.850.608		464.683		30%
<i>Total</i>					

PDRB Nonmigas (Rp miliar, harga berlaku 2000)

Dengan kepadatan yang tinggi, tidak mengherankan bila kebutuhan kereta api di Jabodetabek sangat tinggi. Tabel berikut memperlihatkan bahwa selama 5 tahun belakangan ini penumpang KA Jabodetabek terus mengalami peningkatan. Dari sekitar 130,63 juta orang di tahun 2009 menjadi 158,34 juta orang di tahun 2013. Di tahun 2013, volume penumpang KA Jabodetabek rata-rata mencapai 433 ribu penumpang per hari. Di tahun 2019 ditargetkan dapat melayani 1,2 juta penumpang per hari.

Sebab penambahan jumlah penumpang yang terus meningkat sejak tahun 2008 di antaranya adalah penambahan jenis pelayanan untuk angkutan penglaju (*commuter trips*) yaitu ekonomi AC Jabodetabek.

With its high density, it is not surprising when the need for railway transport services in Jabodetabek is very high. The following table shows that within the last five years, passengers in Jabodetabek consistently increasing. From approximately 130.63 million people in 2009 to be 158.34 million people in 2013. In 2013 volume of Jabodetabek passengers reached approximately 433 thousand people per day. In 2019 Jabodetabek targeted to serve 1.2 million passangers per day.

*The cause that increase the number of passengers since 2008 is additional types of services for commuters transport (*commuter trips*), that is the Jabodetabek AC-equipped Economy Class passenger services.*

Kinerja Transportasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun 2009-2013
PT Kereta Api Indonesia (Persero) Performance Transportation 2009-2013

Uraian	Satuan	Tahun				
		2009	2010	2011	2012	2013
Description	Standard	Year				
		2009	2010	2011	2012	2013
Penumpang - Km	juta pax-km <i>million pax-km</i>	19.789	20.212	18.845	18.210	17.366
<i>Passengers - Km</i>						
Penumpang	juta orang <i>million passenger</i>	207,16	203,12	191,69	202,88	221,73
<i>Passengers</i>						
Penumpang Jabodetabek	juta orang <i>million passenger</i>	130,63	124,29	110,82	134,09	158,34
<i>Jabodetabek's Passengers</i>						
Penumpang Non-Jabodetabek	juta orang <i>million passenger</i>	76,53	78,83	80,87	68,79	63,38
<i>Non-Jabodetabek's Passengers</i>						
Net PSO-IMO-TAC	miliar Rp <i>IDR billion</i>	504,17	534,80	623,44	623,89	683,99
<i>Net PSO-IMO-TAC</i>						

* 2009 adalah angka sementara
* 2009 is temporary number

Sumber: PT KAI
Source: PT KAI

Kebutuhan perjalanan masyarakat di Jabodetabek semakin meningkat sejalan dengan meningkatnya arus urbanisasi dan makin besarnya peran wilayah ini dalam perekonomian nasional. Moda transportasi kendaraan pribadi dan angkutan umum sudah sangat sesak dan menimbulkan kemacetan parah. Untuk itu, Jabodetabek tidak mempunyai banyak pilihan, kecuali terus mengembangkan angkutan kereta api.

2. Angkutan Penumpang Non-Jabodetabek

Angkutan Penumpang Non-Jabodetabek terdiri atas angkutan penumpang yang beroperasi di Pulau Jawa dan Pulau Sumatera. Berikut penjelasannya.

a. Angkutan Penumpang Pulau Jawa

Dalam jangka panjang, Pulau Jawa dengan penduduk 152 juta orang di tahun 2025 merupakan pasar yang sangat prospektif bagi angkutan penumpang jarak jauh. Hal ini diperkuat lagi dengan proyeksi bahwa lebih dari 80% penduduk Jawa, atau sekitar 120 juta orang, akan tinggal di kota. Pulau Jawa akan menjadi semacam "Pulau Kota" dan mobilitas penduduk antar-daerah perkotaan akan menjadi sangat masif.

Namun demikian, dalam jangka pendek, prospek angkutan penumpang Pulau Jawa masih akan dipengaruhi oleh dua faktor utama, yakni faktor makro dan mikro. Faktor makro meliputi besaran ekonomi regional, kepadatan koridor, angka pertumbuhannya, serta proyeksi pendapatan per kapita penduduk. Faktor-faktor makro tersebut memegang peran penting dalam menentukan batas atas atau potensi permintaan pasar akan layanan angkutan penumpang di masa mendatang.

Faktor mikro memiliki peran yang jauh lebih penting dalam menentukan permintaan pasar layanan kereta api. Faktor mikro tersebut, antara lain: (i) penetapan tarif dan kualitas pelayanan *door to door* yang bersaing dengan moda transportasi lainnya; (ii) tarif yang ditetapkan pemerintah dan kebijakan subsidi yang menyertainya; (iii) berbagai kegiatan yang melibatkan berbagai moda transportasi dan operator lainnya di bidang transportasi; dan (iv) berbagai perubahan pola yang sangat mungkin terjadi adalah permukiman penduduk dan pengembangan infrastruktur jalan. Interaksi dari berbagai faktor tersebut akan menentukan proyeksi besarnya jumlah angkutan penumpang ke depan.

Travel needs of the people in Jabodetabek are increasing in line with the increasing urbanization and the growing role of the regions in the national economy. Modes of transportation of private vehicles and public transportation are very crowded and cause severe congestion. Therefore, Jabodetabek has no other choice, but to develop commuter rail transport.

2. Passenger Transportation of Non-Jabodetabek

Non-Jabodetabek Passenger Transportation consists of passenger transportation operating in Java and Sumatra. Here's the explanation.

a. Passengers Transportation in Java

In the long term, with a population of 152 million people, Java in 2025 is a highly prospective market for the long-distance passenger transportation. This is supported by the projection that more than 80% of the population of Java, or about 120 million people, will live in cities. Java will be such a "City Island" and the people mobility of inter-urban areas will be very massive.

However, in the short term, the prospects of passenger transport in Java is still influenced by two main factors, ie micro and macro factors.. Macro factors include the amount of regional economic corridor density, number growth, and the projected revenue per capita of population. The macro factors plays an important role in determining the upper limit or the potential market demand for the future passenger transport.

Micro factors have a much more important role in determining market demand for railway services. The micro factors, among others: (i) tariff setting and quality of service on a door to door basis which compete with other modes of transportation; (ii) tariffs policies set by the government and subsidies attached to them; (iii) a variety of activities which involves various modes of transportation and other operators in transportation; and (iv) various changes in the pattern that is likely to occur that is the development of housings and road infrastructure. The interaction of the various factors will determine the projection of the number of passenger transport in the future.

Secara umum total penumpang di Pulau Jawa yang dapat terangkut oleh kereta api penumpang mencapai 217,69 juta orang di tahun 2013. Angka tersebut tidak berbeda jauh dengan pencapaian di tahun 2012 sebesar 198,86 juta penumpang.

b. Angkutan Penumpang Pulau Sumatera

Walaupun saat ini pasar angkutan penumpang kereta api di Sumatera masih relatif kecil, baik dalam jumlah maupun produktivitas, potensi pengembangannya di masa depan sangat prospektif mengingat potensi perekonomian Sumatera yang sangat besar sebagai pulau kedua terbesar dalam menyumbang produktivitas nasional. Pasalnya, di wilayah ini banyak dihasilkan barang tambang dan kelapa sawit sehingga akan meningkatkan pendapatan ekonomi masyarakat setempat.

c. Angkutan Barang

Dengan potensi ekonomi sebesar 60% dari PDB nasional dan cenderung meningkat, potensi mobilitas barang di Pulau Jawa sangat besar. Namun, tugas untuk meningkatkan pangsa pasar KA angkutan barang di Jawa adalah tugas yang besar. Faktor makro ekonomi regional Jawa saja tidak menjamin akurasi prediksi permintaan pengangkutan segmen pasar tertentu. Beberapa faktor spesifik di pasar, justru lebih penting untuk dipertimbangkan dalam mengkaji permintaan angkutan barang di Pulau Jawa.

Faktor-faktor ini meliputi: (i) perkembangan biaya layanan *door to door* dari para kompetitor; (ii) kinerja kereta api dalam memenuhi kebutuhan pengguna angkutan; (iii) perubahan pola lokasi industri dan praktik bisnis dalam ekonomi global; (iv) berbagai tindakan kompetitor di pasar transportasi; dan (v) interaksi antar-faktor tersebut.

In general, the total passengers in Java which were transported by rail reached 217.69 million people in 2013. The figure is not significantly different from the performance in 2012 as much as 198.86 million passengers.

b. Passengers Transportation in Sumatra

Eventhough the market of passengers transport in Sumatra is still relatively small nowadays, both in numbers and productivity, the potential for future expansion will be prospective, considering that Sumatra is the second biggest island in contributing the national productivity. It is because, this region have produced significant mineral and crude palm oil (CPO) which increase the economic income of people in the locality.

c. Freight Transportation

With the economic potential of 60% of the national GDP which tends to increase, the potential for freight mobility in Java is very large. However, the task to increase the market share of freight train in Java is a very big challenge. The regional macroeconomic factors factors in the Java alone does not guarantee the accuracy of predictions of transport demand of certain market segments. Some of the specific factors in the market, even more important to be considered in assessing the demand for freight transportation in Java.

These factors include: (i) the development in cost of door-to-door transport services of the competitors; (ii) the performance of railway transportation in fulfilling its customers' needs; (iii) changes in the pattern of industrial location and business practices in the global economy; (iv) various measures conducted by competitors in transportation market; and (v) the interaction amongst those factors.

Gambar di bawah ini memperlihatkan beberapa titik di mana *dry ports* dapat dibangun untuk dihubungkan dengan jalur kereta api peti kemas ke Pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Emas, dan Tanjung Perak. Beberapa ruas KA Peti kemas, antara lain Gedebage-Tanjung Priok telah beroperasi walaupun kinerjanya terus menurun. Jalur peti kemas merupakan bagian yang penting dari koridor angkutan barang kereta api Jawa.

The picture below shows some of the points where dry ports can be built to be linked by rail to the Port of Tanjung Priok, Tanjung Emas, and Tanjung Perak. Some routes of container trains, among others is Gedebage-Tanjung Priok has been operated even if their performance continues to decline. The container rail-line is an important part of the railway's freight corridor in Java.



Sumber: Consolidated Report Indii, April 2010
Sumber: Consolidated Report Indii, April 2010



Sumber: Consolidated Report Indii, April 2010
Sumber: Consolidated Report Indii, April 2010

Tinjauan Operasional Perusahaan

Review on the Company Operation



A. BIDANG USAHA PER SEGMENT

PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengelola tiga segmen bisnis, yaitu:

1. Angkutan Kereta Api (KA) Penumpang
2. Angkutan KA Barang
3. Usaha Non-angkutan

Selain tiga segmen bisnis tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) juga mengelola enam anak perusahaan lain yang saat ini sedang berkembang. Keenam anak perusahaan ini menjadi pendukung bisnis inti kereta api.

Di tahun 2013 ketiga segmen bisnis Perseroan itu berhasil meraih pendapatan sebesar Rp 8,60 triliun atau meningkat 23,47% dari pendapatan di tahun 2012 yang mencapai Rp 6,97 triliun. Berikut adalah penjelasan raihan pendapatan berdasarkan masing-masing segmen bisnis Perseroan.

A. BUSINESS LINE PER SEGMENT

PT Kereta Api Indonesia (Persero) manages three business segments, namely:

1. Passenger Transport Services
2. Freight Transport Services
3. Non-Transportation Business

In addition to those three business segments, PT Kereta Api Indonesia (Persero) also manages six other subsidiaries which are in the phase of growth. All the six subsidiaries support the core business of railway service.

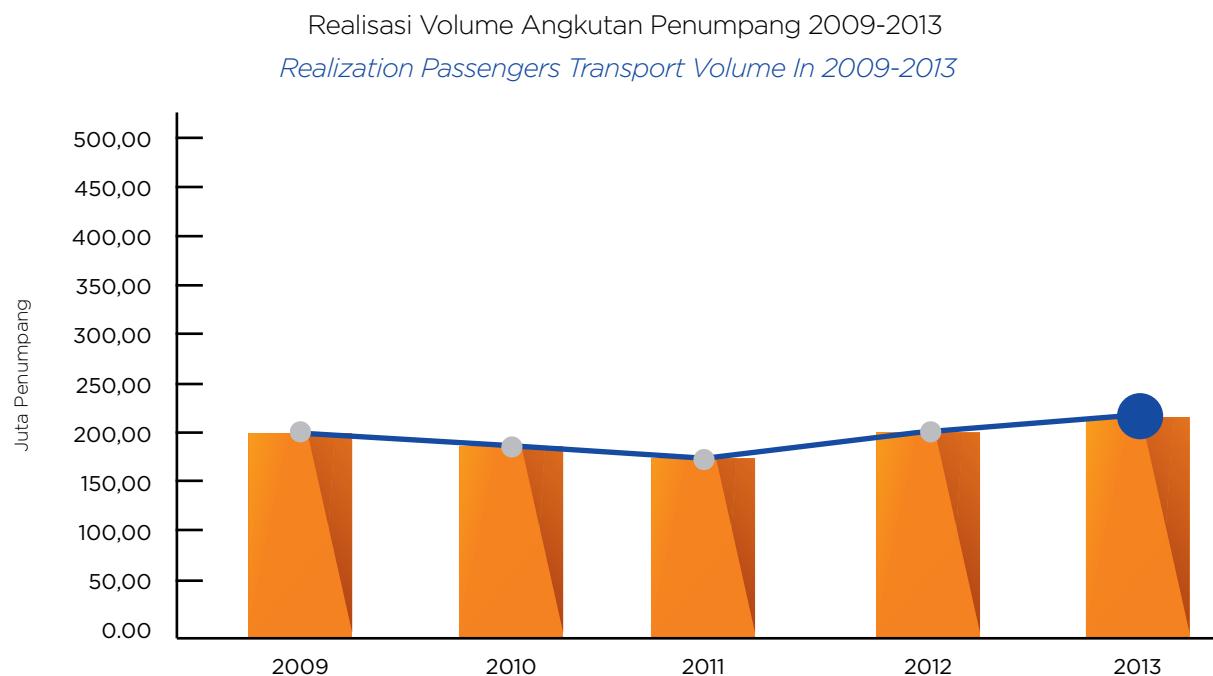
In 2013, these three business segments of the Company succeeded to make a total revenue of IDR 8.739 trillion or increasing 23.47% from the total revenue in 2012 which was reaching IDR 6.97 trillion. Followings are the explanations on the revenue obtained for each business segment.

1. Angkutan KA Penumpang

Pada periode tahun 2009-2011, realisasi volume angkutan penumpang secara umum menurun, sedangkan pada periode 2011-2013 kembali naik.

1. Passenger Train Transportation

In the period of 2009-2011 the realization of passenger transportation volume was generally decreasing, but it was increasing again in the period of 2011-2013.



Realisasi pendapatan Angkutan KA penumpang 2013 sebesar Rp 3,93 triliun atau naik 20,02% dari pendapatan tahun 2012 sebesar Rp 3,27 triliun. Volume penumpang tercapai 221.729.333 orang atau naik 9,29% dari tahun 2012 sebesar 202.881.026 orang.

Untuk kelas penumpang, pendapatan Perseroan diperoleh dari beberapa kelas, seperti KA Kelas Eksekutif, KA Kelas Bisnis, KA Kelas Ekonomi, KA Lokal Bisnis, KA Lokal Ekonomi, KA Jabodetabek Komersial, KA Jabodetabek Ekonomi, dan KA Jabodetabek Ekonomi AC. Adapun uraian pendapatannya sebagai berikut.

The realization of passenger transport revenue in 2013 was as much as IDR 3.93 trillion, increasing 20.02% compared to the achievement in 2012 as much as IDR 3.27 trillion. The volume of passenger reached 221,729,333 people increasing 9.29% compared to the performance in 2012 as many as 202,881,026 people.

Based on the passenger classes, the Company's revenue was obtained from several classes such as Executive Class passenger, Business Class passenger, Economy Class passenger, Local Business Class train, Local Economy Class passenger, Jabodetabek Commercial Class passenger, Jabodetabek Economy Class passenger, and Jabodetabek AC Economy Class passenger. The explanations are as follows.

a. KA Utama Kelas Eksekutif

Realisasi volume penumpang sepanjang 2013 mencapai 6,70 juta. Nilai ini hampir setara dengan pencapaian tahun 2012 sebesar 6,77 juta penumpang.

Realisasi pendapatan sepanjang 2013 sebesar Rp 1,49 triliun atau naik 16,15% bila dibandingkan tahun 2012 sebesar Rp 1,28 triliun.

a. Executive Class Passenger Transport

The realization of passenger volume along 2013 reached 6.70 million. This number was almost the same as the achievement in 2012 as many as 6.77 million passengers.

Meanwhile, the realization of revenue along 2013 reached IDR 1.49 trillion, increasing 16.15% compared to the achievement in 2012 as much as IDR 1.28 trillion.

Realisasi volume dan Pendapatan KA Utama Kelas Eksekutif
Volume and Revenue Realization of Executive Class Passenger Transport

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
Description	2013	2012	Growth (%)
Volume (juta)	6,70	6,77	(0,05)
Volume (million)	6.70	6.77	(0.05)
Pendapatan (Rp 000.000)	1.492.529	1.285.027	16,15
Income (IDR 000,000)	1,492,529	1,285,027	16,15

Peningkatan pendapatan tahun 2013 disebabkan oleh pemberlakuan tarif batas atas ketika week end, long weekend, liburan sekolah, angkutan Lebaran 1434 H, angkutan Natal dan Tahun Baru.

b. KA Utama Kelas Bisnis

Volume penumpang sepanjang 2013 mencapai 4,52 juta penumpang atau turun 10,24% dibanding tahun 2012 yang mencapai 5,03 juta penumpang.

Realisasi pendapatan sepanjang 2013 sebesar Rp 633,73 miliar atau turun 12,37% bila dibandingkan tahun 2012 sebesar Rp 805,96 miliar.

The increase of revenue in 2013 caused by implementation of upper limit tariff during week end, long week end, school holiday, transportation during Idul Fitri 1434 H, Christmas, and New Year.

b. Business Class Passenger Transport

The volume of passenger along 2013 reached 4.52 million, decreasing 10.24% compared to the volume in 2012 which reached 5.03 million passengers.

The realization of revenue along 2013 was IDR 633.73 billion, decreasing 12.37% compared to the revenue in 2012 as much as IDR 805.96 billion.

Realisasi Volume dan Pendapatan KA Utama Kelas Bisnis
Volume and Revenue Realization of Business Class Passenger Transport

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
<i>Description</i>	<i>2013</i>	<i>2012</i>	<i>Growth (%)</i>
Volume (juta)	4,52	5,03	(10,24)
<i>Volume (million)</i>	<i>4.52</i>	<i>5.03</i>	<i>(10.24)</i>
Pendapatan (Rp 000.000)	633.728	805.966	(12,37)
<i>Income (IDR 000,000)</i>	<i>633,728</i>	<i>805,966</i>	<i>(12.37)</i>

Pencapaian pendapatan di atas target disebabkan oleh pemberlakuan tarif batas atas ketika week end, long weekend, liburan sekolah, angkutan Lebaran 1434 H, angkutan Natal dan Tahun Baru.

c. KA Utama Kelas Ekonomi

Volume penumpang KA Utama Kelas Ekonomi sepanjang 2013 sebanyak 12,81 juta penumpang, naik 3,32% bila dibandingkan tahun 2012 sebanyak 12,40 juta penumpang.

Realisasi pendapatan sepanjang 2013 sebesar Rp 866,76 juta atau naik 180,21% bila dibandingkan tahun 2012 sebesar Rp 309,34 juta.

The achievement which was over the target was caused by the implementation of upper limit tariffs during week end, long week end, school holiday, transportation during Idul Fitri 1434 H, Christmas, and New Year.

C. Economy Class Passenger Transport

The passenger volume of Economy Class Passenger Transport along 2013 was 12.81 million passengers, increasing 3.32% compared to the volume in 2012 which reached 12.40 million passengers.

The realization of revenue along 2013 was IDR 866.763 million, increasing 180.21% compared to the revenue in 2012 as much as IDR 309.342 million.

Realisasi Volume dan Pendapatan KA Utama Kelas Ekonomi
Volume and Revenue Realization of Economy Class Passenger Transport

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
<i>Description</i>	<i>2013</i>	<i>2012</i>	<i>Growth (%)</i>
Volume (juta)	12,81	12,40	3,32
<i>Volume (million)</i>	<i>12.81</i>	<i>12.40</i>	<i>3.32</i>
Pendapatan (Rp 000.000)	866.763	309.321	180,21
<i>Income (IDR 000,000)</i>	<i>866,763</i>	<i>309,321</i>	<i>180.21</i>

Kenaikan pendapatan disebabkan oleh Perseroan melakukan peningkatan layanan dengan mengubah KA Ekonomi menjadi KA Ekonomi AC, dengan tarif yang lebih tinggi. Sedangkan peningkatan volume penumpang disebabkan Perseroan menjalankan beberapa relasi baru, yaitu KA Krakatau, KA Tegal Ekspres dan KA Ciremai. Selain itu, kereta api kelas bisnis juga memiliki okupansi penumpang yang tinggi pada saat *week end*, *long weekend*, liburan sekolah, angkutan Lebaran 1434 H, Angkutan Natal dan Tahun Baru.

d. KA Lokal Bisnis

Volume penumpang sepanjang 2013 sebanyak 6,69 juta, naik 17,47% dibandingkan tahun 2012 sebanyak 5,70 juta penumpang.

Realisasi pendapatan sepanjang 2013 sebesar Rp 124,35 miliar atau naik 77,68% bila dibandingkan tahun 2012 sebesar Rp 69,98 miliar.

The increase of revenue was caused by the service improvement carried out by the Company by changing Economy Train into AC Economy Train, with higher tariff. While the increase of passenger volume was because the Company operated several new relations such as KA Krakatau, KA Tegal Ekspres and KA Ciremai. In addition, business class trains also had high occupancy rate during week end, long week end, school holiday, transportation during Idul Fitri 1434 H, Christmas, and New Year.

d. Local Business Passenger Transport

The volume of passenger along 2013 was 6.69 million passengers, increasing 17.47% compared to the volume in 2012 as many as 5.70 million passengers.

The realization of revenue along 2013 was IDR 124,35 billion, increasing 77% compared to the revenue in 2012 as much as IDR 70 million.

Realisasi Volume dan Pendapatan KA Lokal Bisnis
Volume and Revenue Realization of Local Business Passenger Transport

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
<i>Description</i>	<i>2013</i>	<i>2012</i>	<i>Growth (%)</i>
Volume (juta)	6.69	5,70	17,47
<i>Volume (million)</i>	<i>6.69</i>	<i>5.70</i>	<i>17.47</i>
Pendapatan (Rp 000.000)	124.351	69.985	77,68
<i>Income (IDR 000,000)</i>	<i>124.351</i>	<i>69,985</i>	<i>77.68</i>

Peningkatan pendapatan maupun volume penumpang disebabkan oleh perbaikan pelayanan, seperti penataan stasiun dan sistem *boarding*. Meskipun demikian, terdapat hambatan dalam pengoperasian beberapa KA Lokal Bisnis karena rusak dan tidak dapat dioperasikan, yaitu KA Bumi Geulis, KA Kaligung, KA Prameks, dan KA Sriwedari.

The increase of both revenue and passenger volume was caused by the service improvement such as station station re-arrangements and introduction of boarding system. However, there were obstacles in the operating of some Local Business Trains. Some Local Business trains like KA Bumi Geulis, KA Kaligung, KA Prameks, and KA Sriwedari broke down and could not be operated.

e. KA Lokal Ekonomi

Volume penumpang sepanjang 2013 sebanyak 32,66 juta, turun 17,03% dibanding tahun 2012 sebanyak 38,90 juta penumpang.

Realisasi pendapatan sepanjang 2013 sebesar Rp 91,10 miliar atau turun 29,19% bila dibandingkan tahun 2012 sebesar Rp 128,65 miliar.

e. Local Economy Passenger Transport

The volume of passenger along 2013 was 32.66 million passengers, decreasing 17.03% compared to the volume in 2012 as many as 38.90 million passengers.

The realization of revenue along 2013 was IDR 91.10 billion, decreasing 29.19% compared to the revenue in 2012 as much as IDR 128.65 billion.

Realisasi Volume dan Pendapatan KA Lokal Ekonomi

Volume and Revenue Realization of Local Economy Passenger Transport

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
<i>Description</i>	<i>2013</i>	<i>2012</i>	<i>Growth (%)</i>
Volume (juta)	32,66	38,90	(17,03)
Volume (million)	32.66	38.90	(17.03)
Pendapatan (Rp 000.000)	91.097	128.651	(29,19)
Income (IDR 000,000)	91,097	128,651	(29.19)

Penurunan pendapatan dan volume penumpang disebabkan oleh pembatalan beberapa nomor perjalanan kereta api sejak Maret 2013, di antaranya adalah KA Penataran/Tumapel, KA Babat dan KA Cianjur.

The decrease of revenue and passenger volume was because since March 2013 some trips of such trains were canceled, among others are KA Penataran/Tumapel, KA Babat, and KA Cianjur.

f. KA Jabodetabek Komersial (KCJ)

Volume penumpang sepanjang 2013 sebanyak 129,77 juta, naik 130,68% dibanding tahun 2012 sebanyak 56,25 juta penumpang.

Realisasi pendapatan sepanjang 2013 sebesar Rp 606,82 miliar, naik 60,23% bila dibandingkan tahun 2012 sebesar Rp 378,71 miliar.

f. Jabodetabek Commercial Class Passenger Transport

The volume of passenger along 2013 was 129.77 million passengers, increasing 130.68% compared to the volume in 2012 as many as 56.25 million passengers.

The realization of revenue along 2013 was IDR 606.82 billion, increasing 60.23% compared to the revenue in 2012 as much as IDR 378.71 billion.

Realisasi Volume dan Pendapatan KA Jabotabek Komersial

Volume and Revenue Realization of Jabodetabek Commercial Class Passenger Transport

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
Description	2013	2012	Growth (%)
Volume (juta)	129,77	56,25	130,68
Volume (million)	129.77	56.25	130.68
Income (Rp 000.000)	606.818	378.714	160,23
Income (IDR 000,000)	606,818	378,714	160.23

Dibanding tahun 2012, volume penumpang maupun pendapatan KA Jabotabek Komersial mengalami pertumbuhan secara signifikan.

g. KA Jabodetabek Ekonomi

Volume penumpang sepanjang 2013 sebanyak 21,70 juta, turun 53,34% dibanding tahun 2012 sebanyak 46,51 juta penumpang.

Realisasi pendapatan sepanjang 2013 sebesar Rp 35,85 miliar atau turun 51,77% bila dibandingkan tahun 2012 sebesar Rp 74,33 miliar.

Compared to the year 2012, both the passenger volume and the revenue of Jabodetabek Commercial Class Passenger Transport grew significantly.

g. Jabodetabek Economy Class Passenger Transport

The volume of passenger along 2013 was 21.70 million passengers, decreasing 53.34% compared to the volume in 2012 as many as 46.51 million passengers.

The realization of revenue along 2013 was IDR 36.85 billion, decreasing 51.77% compared to the revenue in 2012 as much as IDR 74.33 billion.

Realisasi Volume dan Pendapatan KA Jabotabek Ekonomi

Volume and Revenue Realization of Jabodetabek Economy Class Passenger Transport Train

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
Description	2013	2012	Growth (%)
Volume (juta)	21,70	46,51	(53,34)
Volume (million)	21.70	46.51	(53.34)
Pendapatan (Rp 000.000)	35.848	74.335	(51,77)
Income (IDR 000,000)	35,848	74,335	(51.77)

Penurunan volume penumpang maupun realisasi pendapatan dan volume di bawah target disebabkan adanya perubahan pengelolaan KRL Ekonomi menjadi KRL Ekonomi AC oleh PT KCJ mulai tanggal 25 Juli 2013.

h. KA Jabodetabek Ekonomi (AC)

Volume penumpang sepanjang 2013 sebanyak 6,87 juta, turun 78,05% dibanding tahun 2012 sebanyak 31,32 juta penumpang.

Realisasi pendapatan sepanjang 2013 sebesar Rp 58,28 miliar atau turun 72,30% dibandingkan tahun 2012 sebesar Rp 210,36 miliar.

The decrease of passenger volume and revenue realization under the target was due to the change in the management of Economy Class EMUs to AC Economy Class EMUs which was subsequently done by PT KCJ as of July 25, 2013.

h. Jabodetabek AC Economy Class Passenger Transport

The volume of passenger along 2013 was 6.87 million passengers, decreasing 78.05% compared to the volume in 2012 as many as 31.32 million passengers.

The realization of revenue along 2013 was IDR 58.28 billion, decreasing 72.30% compared to the revenue in 2012 as much as IDR 210.36 billion.

Realisasi Volume dan Pendapatan KA Jabotabek Ekonomi AC

Volume and Revenue Realization of Jabodetabek AC Economy Class Passenger Transport

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
Description	2013	2012	Growth (%)
Volume (juta)	6,87	31,32	(78,05)
Volume (million)	6.87	31.32	(78.05)
Pendapatan (Rp 000.000)	58.279	210.362	(72,30)
Income (IDR 000,000)	58,279	210,362	(72.30)

Realisasi volume dan pendapatan di bawah target disebabkan oleh perubahan skema bisnis pengelolaan KRL AC pada triwulan II yang semula sharing antara PT KAI (Persero) dan PT KCJ, menjadi dikelola semua oleh PT KCJ. Selain itu, mulai 25 Juli 2013 dilakukan penghapusan KRL Ekonomi dan digantikan dengan KRL Komersial (AC) yang dikelola oleh PT KCJ.

The volume and revenue realization under the target was due to change of business management scheme of AC Economy Class EMUs on a second quarter that previously was shared between PT KAI (Persero) and PT KCJ and then fully managed by PT KCJ. The replacement of the Economy Class EMUs with the AC Economy Class EMUs which was then fully managed by PT. KCL as of July 25, 2013 implied that there was no more revenue sharing with PT KCJ since then.

i. PT KA Pariwisata

Realisasi pendapatan sepanjang 2013 sebesar Rp 18,73 miliar atau naik 78,66% bila dibandingkan tahun 2012 sebesar Rp 10,48 miliar.

I. PT KA Pariwisata

The realization of revenue along 2013 was IDR 18.73 billion, increasing 78.66% compared to the revenue in 2012 as much as IDR 10.48 billion.

Realisasi Pendapatan KA Pariwisata
Revenue Realization of KA Pariwisata

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
Description	2013	2012	Growth (%)
Pendapatan (Rp juta)	18.727	10.482	78,66
Income (IDR 000,000)	18,727	10,482	78.66

KA Pariwisata merupakan produk baru yang dikelola oleh anak perusahaan. Melalui upaya pemasaran yang intensif, jasa ini mulai diminati masyarakat,

2. Angkutan KA Barang

Volume angkutan barang mulai mengalami pertumbuhan sejak tahun 2011. Pada 2009 volume barang yang diangkut mencapai 19,01 juta ton. Pada 2010 pencapaian naik menjadi 18,95 juta ton. Sejak 2011 hingga 2013, volume angkutan barang tumbuh rata-rata 7%.

Tahun 2013 volume barang yang diangkut mencapai 24,71 juta ton atau naik 12% dari pencapaian 2012 sebesar 22,09 juta ton. Realisasi pendapatan Angkutan KA Barang 2013 sebesar Rp 3,09 triliun atau naik 21,90% dari tahun 2012 sebesar Rp 2,54 triliun. Jumlah tersebut berasal dari angkutan batu bara, peti kemas, BBM, semen, curah dan perkebunan, general cargo dan BHP serta lainnya. Adapun uraian realisasi pendapatan sepanjang 2013 adalah sebagai berikut.

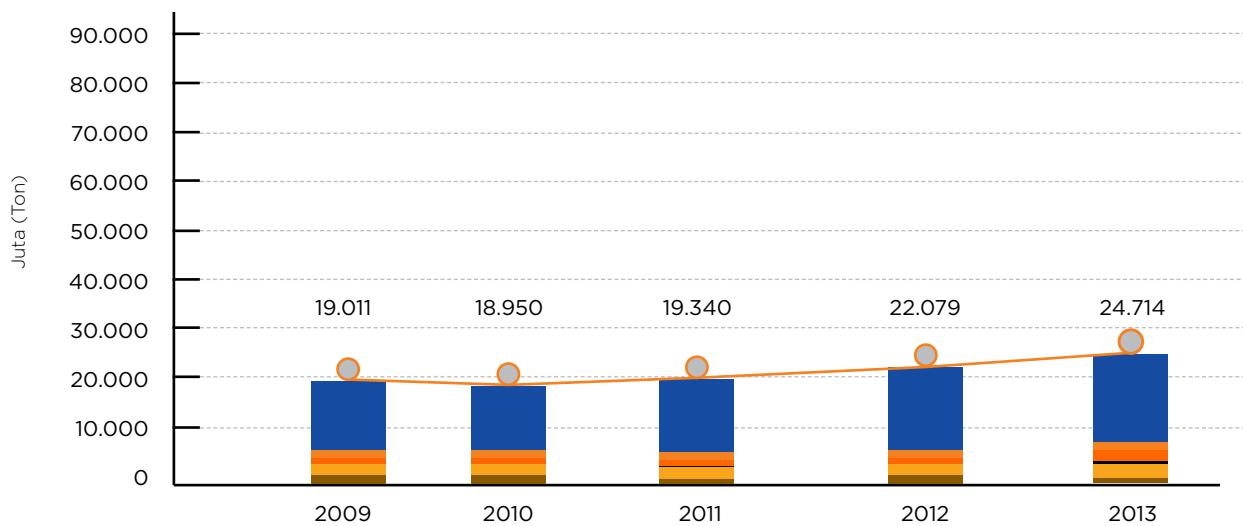
KA Pariwisata is a new product managed by a subsidiary. Through intensive marketing efforts, this service starts to make people interested.

2. Freight Transport

The volume of freight transport began to grow since 2011. In 2009, the volume of freight transport reached 19.01 million tons. In 2010, the achievement slightly decreased to 18.95 million tons. From 2011 to 2013 the volume of freight transport grew by 7% on the average.

In 2013 the volume of freight transport reached 24.71 million tons, increasing 12% from 2012 achievement as many as 22.09 million tons. The revenue realization of freight transport in 2013 was IDR 3.09 trillion increasing 21.90% from 2012 as much as IDR 2.54 trillion.. The total freight transport was coming from coal, container, fuel, cement, bulk and plantation, general cargo and general cargo, parcels and others. and others. The description of revenue realization along 2013 is as follows.

Realisasi Volume Angkutan Barang 2009-2013 *Volume Realization of Freight Transport In 2009-2013*



Batu Bara	11,02	11,15	12,01	13,22	14,89
BBM	2,44	1,83	1,68	1,78	1,98
Peti Kemas	0,62	0,77	1,22	1,81	2,53
Parcel & ONS	0,08	0,11	0,25	0,33	0,34
Semen	2,70	2,84	3,01	3,47	3,14
Lainnya	2,15	2,26	1,17	1,47	1,84
Total	19.01	18.95	19.34	22.08	24.71

a. Batu Bara

Volume batu bara sepanjang 2013 mencapai 14,89 juta ton, naik 12,62% bila dibandingkan pencapaian 2012 sebanyak 13,22 juta ton.

Realisasi pendapatan sepanjang 2013 sebesar Rp 2,09 triliun atau naik 13,28% bila dibandingkan tahun 2012 sebesar Rp 1,84 triliun.

a. Coals Transport

The volume of coal along 2013 reached 14.89 million tons, increasing 12% compared to the achievement in 2012 as many as 13.22 million tons.

The realization of income along 2013 was IDR 2.09 trillion, increasing 13.28% compared to the income in 2012 that amounted to IDR 1.84 trillion.

Realisasi Volume dan Pendapatan Angkutan Batu Bara 2012 dan 2013
Volume and Revenue Realization of Coal Transport in 2012 and 2013

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
Description	2013	2012	Growth (%)
Volume (juta ton)	14,89	13,22	12,62
Volume (million ton)	14.89	13.22	12.62
Pendapatan (Rp 000.000)	2.086.904	1.842.237	13,28
Income (IDR 000,000)	2,086,904	1,842,237	13.28

b. Peti Kemas

Realisasi volume peti kemas sepanjang 2013 mencapai 2,53 juta ton, naik 39,78% bila dibandingkan pencapaian 2012 sebanyak 1,81 juta ton.

Realisasi pendapatan sepanjang 2013 sebesar Rp 194,52 miliar, naik 48,52% dari tahun 2012 sebesar Rp 130,97 miliar.

b. Container Transport

The realization of container volume along 2013 reached 2.53 million tons, increasing 39.78% if compared to the achievement in 2012 as many as 1.81 million tons.

The revenue realization along 2013 was IDR 194.52 billion, increasing 48.52% from the year 2012 that amounted to IDR 130.97 billion.

Realisasi Volume dan Pendapatan Angkutan Peti Kemas 2012 dan 2013
Volume and Income Realization of Container Transportation in 2012 and 2013

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
Description	2013	2012	Growth (%)
Volume (juta ton)	2,53	1,81	39,78
Volume (million ton)	2,53	1,81	39.78
Pendapatan (Rp 000.000)	194.524	130.972	48,52
Income (IDR 000,000)	194,524	130,972	48.52



C. Angkutan BBM

Realisasi volume BBM sepanjang 2013 mencapai 1,98 juta kilo liter (kl). Angka ini mengalami kenaikan 11% bila dibandingkan tahun 2012 yang mencapai 1,78 juta kl.

Realisasi pendapatan sepanjang 2013 sebesar Rp 191,90 miliar atau naik 6,13% bila dibandingkan tahun 2012 sebesar Rp 180,81 miliar.

C Fuel Transport

The realization of fuel transport volume along 2013 reached 1.98 million kilo liters. This number increased 11% if compared to 2012 that reached 1.78 million kilo liters.

The realization of revenue along 2013 was IDR 191.90 billion, increasing 6.13% compared to the previous year as much as IDR 180.81 billion.

Realisasi Volume dan Pendapatan Angkutan BBM 2012 dan 2013

Realization of Volume and Revenue of Fuel Transportation in 2012 and 2013

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
Description	2013	2012	Growth (%)
Volume (juta kl)	1,98	1,78	11
<i>Volume (million kl)</i>	<i>1.98</i>	<i>1.78</i>	<i>11</i>
Pendapatan (Rp 000.000)	191.901	180.810	6,13
<i>Income (IDR 000,000)</i>	<i>191,901</i>	<i>180,810</i>	<i>6.13</i>

d. Angkutan Semen

Realisasi volume semen sepanjang 2013 mencapai 3,14 juta ton, turun 9,42% dari pencapaian tahun 2012 sebesar 3,47 juta ton.

Realisasi pendapatan sepanjang 2013 sebesar Rp 164,19 miliar atau naik 53,95% dari 2012 sebesar Rp 106,65 miliar.

d. Cement Transport

The realization of cement transport volume along 2013 reached 3.14 million tons, decreasing 9.42% from the achievement in 2012 as many as 3.47 million tons.

The realization of revenue along 2013 was IDR 164.19 billion, increasing 53.95% from 2012 which was IDR 106.65 billion.

Realisasi Volume dan Pendapatan Angkutan Semen 2012 dan 2013
Volume and Revenue Realization of Cement Transportation in 2012 and 2013

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan(%)
<i>Description</i>	<i>2013</i>	<i>2012</i>	<i>Growth (%)</i>
Volume (juta ton)	3,14	3,47	(9,42)
<i>Volume (million ton)</i>	<i>3.14</i>	<i>3.47</i>	<i>(9.42)</i>
Pendapatan (Rp 000.000)	164.193	106.655	53,95
<i>Income (IDR 000,000)</i>	<i>164,193</i>	<i>106,655</i>	<i>53.95</i>

Pendapatan tahun 2013 meningkat dari 2012, namun volume barang di bawah pencapaian 2012. Kenaikan pendapatan disebabkan oleh adanya kenaikan tarif angkutan semen PT Holcim sebesar 4,3% terhitung mulai 1 Februari 2013, dan adanya sistem paletisasi.

Sementara itu, volume angkutan semen lebih rendah dari 2012 karena daya tarik lokomotif yang menyebabkan stamformasi tidak maksimal serta kapasitas silo yang terbatas di pabrik Semen Padang. Selain itu, kondisi infrastruktur di beberapa stasiun masih belum maksimal untuk mendukung proses bongkar muat.

e. Angkutan Curah dan Perkebunan

Realisasi volume angkutan curah dan perkebunan sepanjang 2013 mencapai 1,09 juta ton, naik 25,77% dibandingkan tahun 2012 yang mencapai 0,87 juta ton.

Realisasi pendapatan dari angkutan barang curah dan perkebunan sepanjang 2013 sebesar Rp 74,42 miliar atau turun 1,83% bila dibandingkan tahun 2012 sebesar Rp 75,81 miliar.

The realization of revenue 2013 increasing from 2012, but the volume of goods was below the achievement 2012. The increasing revenue was caused by a raise of tariff for transporting PT Holcim's cement by 4.3% effective from February 1, 2013 and palletization system.

Meanwhile, a volume of cement transport is lower than 2012 due to insufficient locomotive traction causing sub-optimal train arrangements and the limitation of the silo capacity at the Semen Padang production center. Moreover, the infrastructure conditions at some of the railway stations were not yet sufficient to support the needed loading-unloading process.

e. Bulk Cargo and Plantation Products Transport

The volume of bulk cargo and plantation products transport realization along 2013 reaches 1.09 million of tons, an increase of 25.77% compared to 2012 that reached 0.87 million of tons.

The revenue realization from transportation of bulk cargo and plantation products transport along 2013 is of IDR 74.42 billion, a decrease of 1.83% when compared to the year 2012 that was IDR 75.81 billion.

Realisasi Volume dan Pendapatan Angkutan Curah dan Perkebunan 2012 dan 2013
Volume and Revenue Realization of Bulk and Plantation Transportation in 2012 and 2013

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan(%)
Description	2013	2012	Growth (%)
Volume (juta ton)	1,09	0,87	25,77
Volume (million ton)	1.09	0.87	25.77
Pendapatan(Rp 000.000)	74.421	75.808	(1,83)
Income (IDR 000,000)	74,421	75,808	(1.83)

f. General Cargo dan BHP

Realisasi volume angkutan General Cargo dan BHP sepanjang 2013 mencapai 0,34 juta ton, naik 2,39% bila dibandingkan tahun 2012 sebesar 0,33 juta ton.

Realisasi pendapatan sepanjang 2013 sebesar Rp 90,82 miliar atau naik 2,89% bila dibandingkan tahun 2012 sebesar Rp 88,27 miliar.

f. General Cargo and Parcel Delivery

The volume realization of General Cargo and Parcel Delivery along 2013 reached 0.34 million tons, increasing 2.39% if compared to that of 2012 which was 0.33 million tons.

The revenue realization along 2013 was IDR 90.82 billion, increasing 2.89% if compared with the revenue in 2012 which was amounted IDR 88.27 billion.

Realisasi Volume dan Pendapatan Angkutan General Cargo dan BHP 2012 dan 2013
Volume and Revenue Realization of General Cargo & Parcel Delivery in 2012 and 2013

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
Description	2013	2012	Growth (%)
Volume (juta ton)	0,34	0,33	2,39
Volume (million ton)	0.34	0.33	2.39
Pendapatan (Rp 000.000)	90.821	88.269	2,89
Income (IDR 000,000)	90,821	88,269	2.89

g. Angkutan Lain-Lain

Realisasi pendapatan sepanjang 2013 sebesar Rp 70,65 miliar atau naik 69,09% bila dibandingkan tahun lalu sebesar Rp 41,78 miliar. Sementara itu, volume angkutan lainnya sepanjang 2013 mencapai 0,74 juta ton. Angka ini naik 24,09% bila dibandingkan tahun lalu yang mencapai 0,59 juta ton.

Angkutan lain-lain ini bersifat insidental atau angkutan yang baru berjalan sesuai dengan kebutuhan dan mayoritas tidak diprogramkan. Jenis angkutan ini antara lain KA Angkutan Dinas, Satker, Angkutan Bank Indonesia.

g. Other Transportations

The realization of revenue along 2013 was IDR 70.65 billion, increasing 69.09% compared to the previous year as much as IDR 41.78 billion. While the volume of other freight along 2013 reached 0.74 million tons. This number increased 24.09% compared to the previous year reaching 0.59 million tons.

These other transportations were incidental or just operating in accordance with the need and most of them were not programmed. This type of transportation included: internal duty trains, government project services, Bank Indonesia transportation, and so on.

Realisasi Volume dan Pendapatan Angkutan Lain-Lain 2012 dan 2013

Volume and Revenue Realization of Other Transportation in 2012 and 2013

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
Description	2013	2012	Growth (%)
Volume (juta ton)	0,74	0,59	24,09
Volume (million ton)	0.74	0.59	24.09
Pendapatan (Rp 000.000)	70.654	41.785	69,09
Income (IDR 000,000)	70,654	41,785	69.09

h. PT KA Logistik

Realisasi pendapatan PT KA Logistik 2013 sebesar Rp 217,88 miliar atau naik 214,22% bila dibandingkan pendapatan 2012 sebesar Rp 69,34 miliar.

h. PT KA Logistik

The realization of revenue along 2013 was IDR 217.88 billion, increasing 214.22% compared to the previous year as much as IDR 69.34 billion.

Realisasi Pendapatan Angkutan PT KA Logistik 2012 dan 2013*Revenue Realization of PT KA Logistik Transportations in 2012 and 2013*

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
Description	2013	2012	Growth (%)
Pendapatan (Rp 000.000)	217.879	69.340	214,22
<i>Income (IDR 000,000)</i>	<i>217,879</i>	<i>69,340</i>	<i>214.22</i>

3. Pendukung Angkutan KA

Jasa pendukung angkutan kereta terdiri dari jasa suplisi, bagasi, service station dan jasa lain yang dilaksanakan oleh Anak Perusahaan PT RMU dan PT KA Logistik. Realisasi pendapatan pendukung angkutan 2013 sebesar Rp 180,63 miliar atau naik 230,42% dari tahun 2012 sebesar Rp 54,67 miliar (PT RMU dan PT KA Logistik).

3. Railway Transportation Supports

Supporting services for railway transportation comprising fine payment, baggage, service station and other services delivered by the Subsidiaries, i.e. PT RMU and PT KA Logistik. The revenue realization of transportation supports in 2013 amounted IDR 180.63 billion, increasing 230.42% from the year 2012 that amounted IDR 54.67 billion (PT RMU and PT KA Logistik).

Realisasi Pendapatan Pendukung Angkutan KA 2012 dan 2013*Revenue Realization of Railway Transportation Support in 2012 and 2013*

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
Description	2013	2012	Growth (%)
Pendapatan (Rp 000.000)	180.625	54.665	230,42
<i>Income (IDR 000,000)</i>	<i>180,625</i>	<i>54,665</i>	<i>230.42</i>

4. Usaha Non-angkutan

Realisasi pendapatan sepanjang 2013 sebesar Rp 264,42 miliar atau naik 26,48% dari tahun 2012 sebesar Rp 209,06 miliar.

4. Non-transportation Businesses

The revenue realization along 2013 was IDR 264.42 million, increasing 26.48% from the previous year as much as IDR 209.06 million.

Realisasi Pendapatan Non-angkutan 2012 dan 2013

Revenue Realization of Non-Transportation Businesses in 2012 and 2013

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
Description	2013	2012	Growth (%)
Pendapatan (Rp 000.000)	264.418	209.059	26,48
<i>Income (IDR 000,000)</i>	<i>264,418</i>	<i>209,059</i>	<i>26.48</i>

B. PRODUKSI

Kinerja bisnis PT Kereta Api Indonesia (Persero) sangat ditentukan oleh kekuatan alat produksi berupa sarana dan prasarana. Sarana utama produksi perseroan berupa lokomotif, kereta rel diesel (KRD), kereta rel listrik (KRL), kereta, dan gerbong. Prasarana utama yang digunakan dalam pengoperasian kereta api adalah jalan rel & jembatan, sistem persinyalan dan jaringan listrik aliran atas (LAA).

B. PRODUCTION

The business performance of PT Kereta Api Indonesia (Persero) is highly determined by the production equipment both facilities and infrastructures. The main production facilities owned by the Company are Diesel Multiple Unit (DMU), Electric Multiple Unit (EMU), coach and wagon. While the main infrastructure used in the train operation is tracks, bridges, signaling systems and overhead wires & catenaries.

Uraian	2013	2012	Pertumbuhan (%)
Description	2013	2012	Growth (%)
Lokomotif (unit)	469	328	42,99
<i>Locomotive (unit)</i>	<i>469</i>	<i>328</i>	<i>42.99</i>
Kereta Rel Diesel (KRD) (unit)	85	96	(11,46)
<i>Diesel Multiple Unit (DMU) (unit)</i>	<i>85</i>	<i>96</i>	<i>(11.46)</i>
Kereta Rel Listrik (KRL) (unit)	410	510	(19,61)
<i>Electric Multiple Unit (EMU) (unit)</i>	<i>410</i>	<i>510</i>	<i>(19.61)</i>
Kereta (unit)	1,482	1,514	(2,11)
<i>Coach (unit)</i>	<i>1,482</i>	<i>1,514</i>	<i>(2.11)</i>
Gerbong (unit)	5,758	5,233	10,03
<i>Wagon (unit)</i>	<i>5,758</i>	<i>5,233</i>	<i>10.03</i>

1. Sarana**a. Lokomotif**

Realisasi Siap Operasi (SO) Lokomotif tahun 2013 sebanyak 469 unit, naik 42,99% dari tahun 2012 sebanyak 328 unit. Pencapaian di atas tahun 2012 merupakan hasil investasi berupa penambahan lokomotif CC 205 di Sumatera serta CC 206 di Jawa.

b. Kereta Rel Diesel (KRD)

Realisasi Siap Operasi (SO) KRD Tahun 2013 sebanyak 85 unit, turun 11,46% dari realisasi 2012 sebanyak 96 unit. Pencapaian yang lebih rendah dari tahun 2012 disebabkan armada KRD jenis KRDE/KRDI masih dalam proses perbaikan di Balai Yasa dan PT INKA.

1. Rolling Stocks**a. Locomotive**

The realization of availability of (SO) Locomotives in 2013 was as many as 469 units, increasing 42.99% from 2012 as many as 328 units. The increasing from 2012 was resulted from the newly procured CC 205 locomotives in Sumatra and CC 206 locomotives in Java.

b. Diesel Multiple Unit

The realization of availability of DMUs in 2013 was as many as 85 units, decreasing 11.46% from 2012 as many as 96 units. The achievement was under 2012 because the DMU fleet of the Electric DMU type were still in the repair process in the workshop and in PT INKA.

c. Kereta Rel Listrik (KRL)

Realisasi Siap Operasi (SO) KRL tahun 2013 tercapai 410 unit, turun 19,61% dari pencapaian 2012 sebanyak 510 unit. Pencapaian di bawah tahun 2012 disebabkan penonaktifan armada KRL Ekonomi (KL3) yang tidak layak operasi sebanyak 100 armada.

d. Kereta

Realisasi Siap Operasi (SO) Kereta tahun 2013 mencapai 1.482, turun 2,11% dari pencapaian 2012 sebanyak unit 1.514.

e. Gerbong

Realisasi Siap Operasi (SO) Gerbong 2013 mencapai 5.758 unit, naik 10,03% dari realisasi tahun 2012 sebanyak 5.233 kereta.

2. Prasarana

Prasarana utama yang digunakan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah jalan rel, jembatan, sistem persinyalan dan jaringan listrik aliran atas. Prasarana perkeretaapian yang dimanfaatkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagian milik pemerintah dan sebagian milik Perseroan. Prasarana jalan rel milik Pemerintah yang dilakukan perawatannya pada tahun 2013 sebanyak 146.497 m atau 130,21% dari anggarannya 112.507 m. Tercapainya realisasi di atas anggaran karena adanya percepatan pekerjaan untuk mendukung keselamatan dan kelancaran operasional operasional kereta api.

Selain itu, Jalan rel milik Perseroan yang dilakukan perawatannya pada tahun 2013 sebanyak 19.564 m atau 99,28% dari anggarannya 19.706 m. Realisasi volume di bawah anggarannya karena beberapa pekerjaan dinyatakan gagal lelang dan dibatalkan.

c. Electric Multiple Unit (EMU)

The realization of availability of EMUs in 2013 reached 410 units, decreasing 19.61% from 2012 as many as 510 units. The achievement was under 2012 because of the non-activation of Economy Class EMUs which did not meet the operation worthiness as many as 100 fleet.

d. Coach

The realization of availability of passenger coaches in 2013 reached 1,482 units, decreasing 2.11% from 2012 as many as 1,514 unit.

e. Wagon

The realization of availability of freight wagons in 2013 reached 5,758 units, increasing 10% from the realization in 2012 as many as 5,233 units.

2. Infrastructure

The main infrastructure used by PT Kereta Api Indonesia is track, bridges, signaling systems and overhead wires & catenaries. Some of the railways infrastructure used by PT Kereta Api Indonesia (Persero) is owned by the Government and some other belong to the Company. The Goverment's others lines owned track which was maintained in 2013 was as long as 146,497 meters or 130.21% of the budget as long as 112,507 meters. The realization was over the target because of the work acceleration to support the safety and smoothness of train operation.

Meanwhile, the Company's owned track which was maintained in 2013 was as long as 19,564 meters or 99.28% of the budget as long as 19,706 meters. The realization was under the budget because some works were deemed to be failed in the bidding process failed for auction and thus canceled.

C. PELAYANAN DAN KESELAMATAN

1. Rata-Rata Kelambatan KA

- KA penumpang
KA Penumpang berangkat mengalami kelambatan rata-rata 2,57 menit, sedangkan KA penumpang datang mengalami kelambatan 31,40 menit.
- KA Barang
KA Barang berangkat mengalami kelambatan 77,23 menit, sedangkan KA Barang datang mengalami kelambatan 108,64 menit. Keterlambatan KA barang disebabkan oleh persilangan dan penyusulan, bongkar muat barang, perawatan jalan rel, adanya pekerjaan Satker jalur ganda lintas utara yang mengganggu jalan KA.

2. Rata-Rata Ketepatan KA

- KA penumpang
Realisasi KA Penumpang berangkat adalah 90,03%, sedangkan realisasi KA Penumpang datang adalah 35,29%.
- KA Barang
Realisasi KA Barang berangkat adalah 41,77%, sedangkan realisasi KA Barang datang adalah 31,43%.

Realisasi persentasi ketepatan KA penumpang datang disebabkan antrian KA di Daop 1 Jakarta dan pembatasan kecepatan (taspes) akibat pekerjaan satker jalur ganda Lintas Utara.

Realisasi persentasi ketepatan KA barang datang disebabkan oleh antrian KA di Divre III Sumatera Selatan dan taspes akibat pekerjaan satker jalur ganda Lintas Utara.

3. Peristiwa Luar Biasa Hebat (PLH)

Laju penurunan frekuensi kecelakaan atau Peristiwa Luar Biasa Hebat (PLH) menjadi penilaian dari peningkatan kinerja keselamatan operasi KA dalam mewujudkan operasi KA menuju zero accident.

C. SERVICE AND SAFETY

1. Average Delays of Trains

- Passenger train
On average, the passenger trains' departures were delayed 2.57 minutes, while their arrivals were delayed 31.40 minutes.
- Freight train
On average, the freight trains' departures were delayed 77.23 minutes, while their arrivals were delayed 108.64 minutes. Freight trains were delayed among others due to the crossing and taking-up of trains, freight loading and unloading, track maintenance, on-going Government's projects, especially in the Java North Line double tracking which cause disturbances on the running of trains.

2. Average Train Punctuality

- Passenger train.
The realization of punctuality of passenger trains departures were 90.03%, and their arrivals were 35.29%, on average.
- Freight train
The realization of punctuality of freight trains' departures were 41.77%, while their arrivals were 31.43% o average.

The lower percentage of passenger trains punctuality at arrivals was partly due to the queue of trains in the Operating Region 1 Jakarta and train's speed speed restrictions regarding with the on-going double-tracking projects in the Java North Line.

The lower percentage of freight trains punctuality at arrivals was partly due to the queue of trains in the Regional Division III South Sumatra and speed restrictions regarding with the on-going double tracking project in the Java North Line.

3. Accident

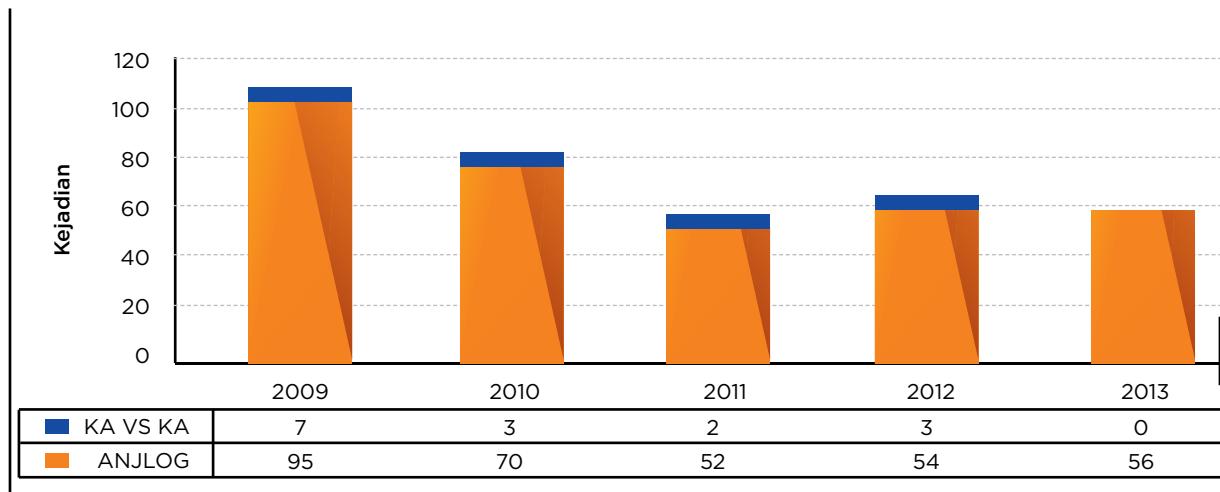
The declining frequency rate of accidents and extraordinary events become a factor of assessment in the operational performance improvement in the safety of train operation in order to lead the train operation to zero accident.

Peningkatan keselamatan operasi KA diupayakan dengan menargetkan turunnya toleransi kejadian kecelakaan dari waktu ke waktu. Secara keseluruhan, kinerja tingkat keselamatan operasi KA mengalami perbaikan dengan penurunan tingkat kecelakaan dari 102 kejadian di tahun 2009 menjadi 56 kejadian pada tahun 2013.

The improvement of train operational safety was conducted by targeting a gradually reduced tolerance of accidents from day to day. Over all, the performance of train operational safety improved with the declining number of accidents from 102 occurrences in 2009 to 56 occurrences in 2013.

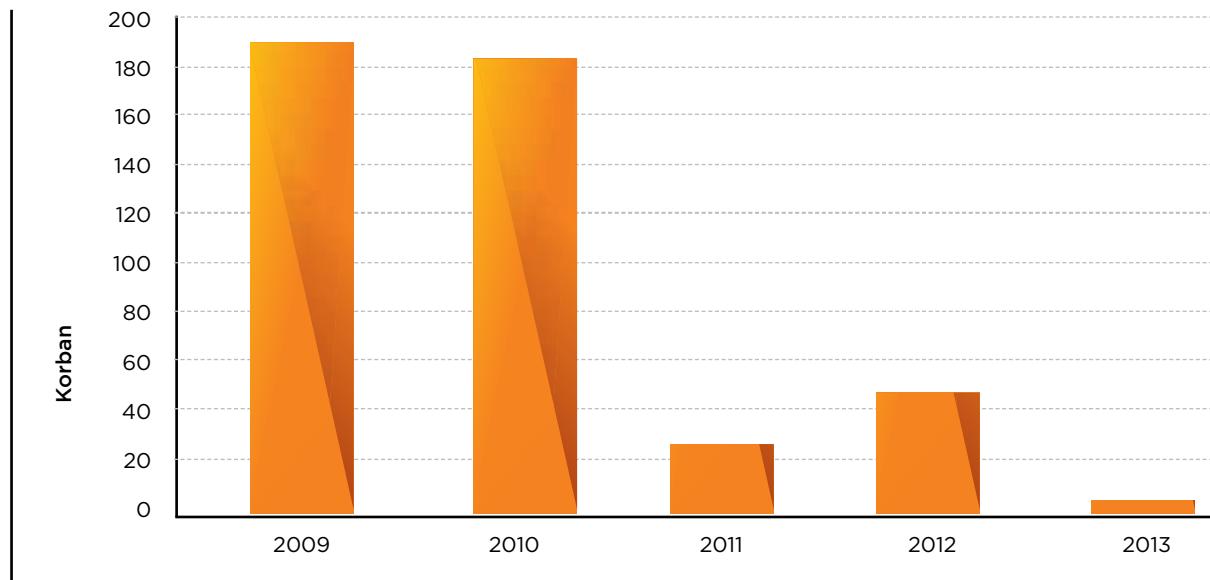
Perkembangan Jumlah Angka Kecelakaan (PLH) Tahun 2009-2013

The Reducing Numbers of Accidents in the Period of 2009-2013



Dari data statistik kecelakaan, frekuensi anjlok menunjukkan besaran yang paling dominan. Kinerjanya secara umum terus membaik dengan frekuensi kecelakaan terus menurun. Kejadian tabrakan antar-KA walaupun jarang terjadi, tetapi penting untuk diperhatikan karena mengakibatkan kerugian nonmaterial dan material yang sangat besar. Frekuensi tabrakan antar-KA menurun dari tahun 2009 hingga tahun 2013 mencapai zero accident.

From the statistical data of accidents, the frequency of derailments shows the most dominant. The performance in general is getting better with declining frequency of accidents. The statistics of trains collision or train crash is important to be paid attention although infrequently happening, because it causes huge material and non-material losses. The frequency of collision or train crash during the period of 2009-2013 reached to zero accident.



Selama periode Tahun 2013 terjadi 56 kali kejadian PLH. Untuk kejadian PLH tabrakan KA dengan KA adalah nihil. Kejadian anjlok sebanyak 56 kali. Kejadian tersebut mengakibatkan 20 kali rintangan jalan (rinja) dan 36 kali bukan rinja, namun tidak ada korban luka maupun korban jiwa.

4. Indeks Kepuasan Konsumen Angkutan Penumpang dan Angkutan Barang

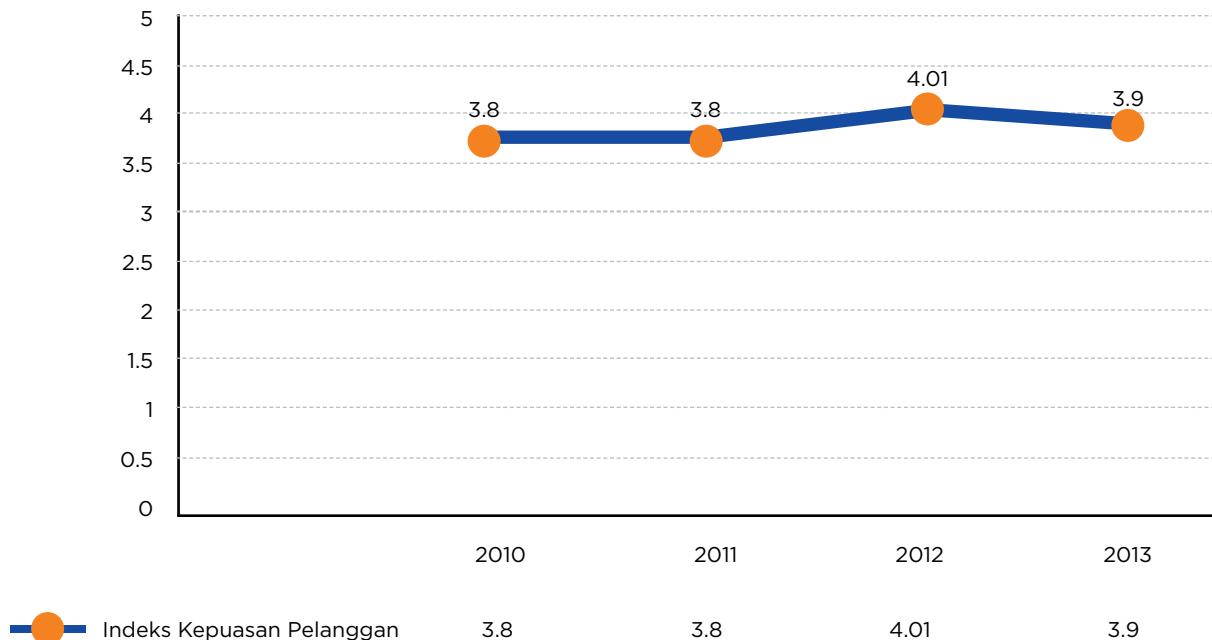
Salah satu parameter yang digunakan Perseroan untuk mengukur tingkat keberhasilan berbagai program layanan yang telah diupayakan adalah dengan melakukan pengukuran tingkat kepuasan pelanggan. Hasil survei berikut menunjukkan bahwa secara umum terjadi peningkatan kepuasaan pelanggan pada periode 2010-2013. Hal ini harus dipertahankan dan ditingkatkan seiring dengan sasaran strategis Perseroan untuk mewujudkan pelayanan jasa angkutan perkeretaapian berbasiskan *customer oriented*.

During the period of 2013, there were 56 occurrences of accident events. The extraordinary event of inter-train crash were null. While the occurrences of drop were 56 times. The occurrences caused 20 times of way barrier and 36 times of non-way barrier, however there was no dead victim.

4. Customer Satisfaction Index for Passenger Transportation and Freight Transportation

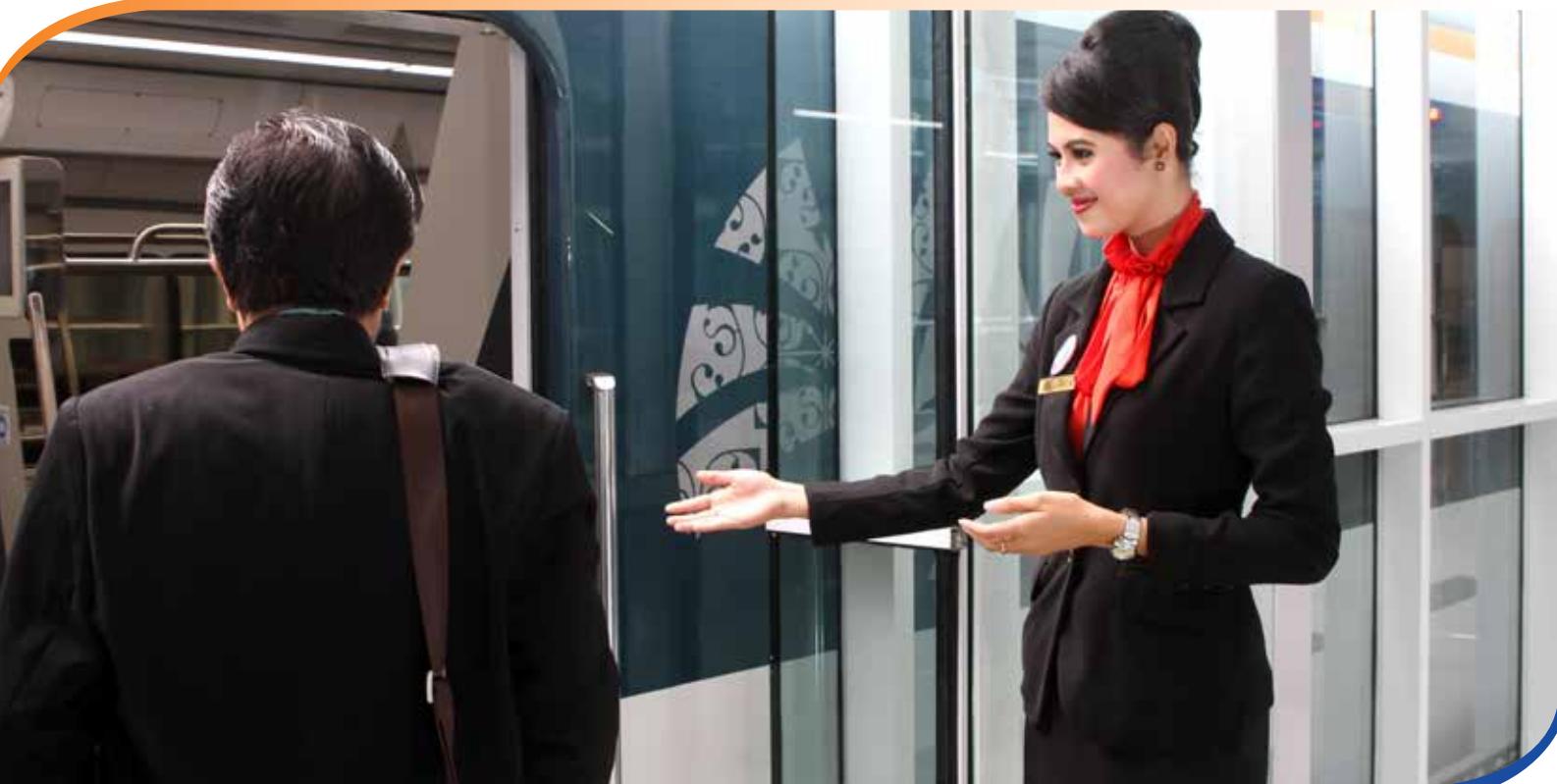
One of the parameters used by the Company to measure the success level of various service programs that had been done was obtained by measuring the customers' satisfaction level. From the following survey, it is shown that in general there was an increase of customers' satisfaction in the period of 2010-2013. This must be maintained and improved in line with the Company's strategic objectives to establish a customer-oriented railway transportation service.

Perkembangan Indeks Kepuasaan Pelanggan Tahun 2010-2013
The Progress of Customers' Satisfaction Index in the Period of 2009-2013



Tinjauan Pemasaran

Marketing Review



Secara umum bisnis kereta api di Indonesia cukup menarik dan menantang. Karena itu Perseroan tetap optimis bahwa dengan semakin membaiknya sarana dan prasarana serta pelayanan kepada penumpang, tidak mustahil jika bisnis kereta api di masa yang akan datang dapat kembali menjadi primadona masyarakat seperti di era kejayaan kereta api tahun 90-an, apalagi saat ini kondisi Perseroan yang sedang bertumbuh.

Dalam melakukan strategi pemasaran, Perseroan tentu tidak bisa lepas dari apa yang sudah dicapai di tahun 2013 dan 2012. Apa yang menjadi catatan di tahun lalu tentu menjadi modal utama untuk mengejar pertumbuhan usaha di tahun berikutnya. Selain berpatokan pada pertumbuhan, Perseroan juga melihat profitabilitas, prospek pasar, dan segmentasi untuk menyusun strategi realitis yang bisa dicapai di tahun 2014.

Selain itu, Perseroan juga melihat kemampuan finansial dan keunggulan-keunggulan yang dimiliki oleh Perseroan agar mampu bersaing dengan moda transportasi lainnya. Berbagai analisis dari sudut pandang pemasaran sangat diperlukan agar upaya pemasaran bisa tepat sasaran.

Generally, railway business in Indonesia is still interesting and challenging. Therefore, the Company remain optimistic that with the continuously improved rolling stock, infrastructure, facilities and services to the passengers it is not impossible for the railway business to become the primadona in the future just like just like in the glorious era of railways in the 1990s, especially when the Company is growing now.

In implementing its marketing strategy, the Company can not be rid of what had been achieved in 2013 and 2012. What had been recorded in the previous years will surely become the main capital to pursue the business growth in the next year. While referring to the growth, the Company will also consider profitability, market prospect, and segmentation to make a strategy that can realistically be achieved in 2014.

In addition, the Company will also consider its financial ability inherent advantages in order to compete with other modes of transportation. Various analyses from the marketing point of view are considered necessary for the effectiveness of its marketing efforts.

A. SRATEGI PEMASARAN ANGKUTAN PENUMPANG

Untuk meningkatkan pendapatan usaha dari angkutan penumpang, Perseroan melakukan beberapa strategi sebagai berikut.

- Memperbanyak *point of sales* untuk penjualan tiket bekerjasama dengan mitra eksternal.
- Memasang program advertorial di beberapa majalah branded seperti GOLDBANK, Bisnis International, Marketeers, Majalah Jalan-Jalan (traveling by train).
- Melakukan sosialisasi dan promosi di media nasional Kompas terkait penjualan KA masa lebaran cukup berpengaruh pada penjualan.
- Kampanye melalui sosial media seperti twitter @ KAI121 sejak 6 Juni 2012 dengan penyampaian materi lebih ke informasi konten produk dan layanan mendapatkan respons masyarakat yang besar sebagai saluran informasi selain website.
- Meluncurkan program promosi VALENTTRAIN, BER4 BAYAR3, Tarif promo KA Malioboro Ekspress, Promo lebaran super murah dan super hemat.
- Meluncurkan promo Semangat Pemuda di bulan Oktober dengan program discount 28% untuk KA Komersial (kecuali KA Lokal).

Pada bulan November 2013 untuk menyambut hari pahlawan dilakukan promo “Paket Pejoeang Bangsa” khusus untuk anggota LVRI (Legiun Veteran Republik Indonesia). Promo diberlakukan dengan memberikan *discount* sebesar 50% untuk keberangkatan pada hari Jumat-Minggu, dan *discount* sampai dengan 90% untuk keberangkatan hari Senin sampai Kamis. Promo berlaku untuk pembelian dan keberangkatan tanggal 1 sampai dengan 30 November 2013.

A. MARKETING STRATEGY FOR PASSENGER TRAIN

In order to increase the business revenue from passenger train, the Company has developed some strategies as follows:

- *Increasing the number of point of sales for tickets in collaboration with external partners.*
- *Taking part in advertorial programs in some branded magazines such as GOLDBANK, Bisnis Internasional, Marketeers, Majalah Jalan-Jalan (traveling by train).*
- *Conducting socialization and promotion in the national media like Kompas related to ticket selling for Idul Fitri seasons which influences the sales.*
- *Making a campaign through social media such as twitter @KAI121 since June 6, 2012 with the information dissemination more about products and services. People give a great response to it as an information channel other than website.*
- *Launching a promotion program such as VALENTTRAIN, BER4 BAYAR3 (pay 3 for 4 people), Promotion Tariff for KA Malioboro Ekspress, super cheap and super economical promotion for Idul Fitri seasons.*
- *Launching a promotion of Semangat Pemuda (youth spirit) in October with a 28% discount for commercial trains (except local trains)*

To celebrate the Hero Day (Hari Pahlawan) in November 2013, “Paket Pejoeang Bangsa” special promotion was lauched for the members of LVRI (Legiun Veteran Republik Indonesia). The promotion was applied by giving 50% discount for for the departure from Friday to Sunday, and discount up to 90% for the departure from Monday to Thursday. The promotion applied for ticket buying and departure in the period of 1-30 November 2013.

B. STRATEGI PEMASARAN ANGKUTAN BARANG

Untuk meningkatkan pendapatan usaha dari angkutan penumpang, Perseroan melakukan beberapa strategi sebagai berikut.

- Melakukan upaya promosi angkutan barang dengan kereta api.
- Mengefektifkan fungsi tim *task force* untuk pengaturan operasional kereta api Batu Bara PT. Bukit Asam dengan penetapan WPG dan SF kereta api yang lebih optimal.
- Pengadaan gudang untuk batu bara berasal dari PT Bukit Asam dan peti kemas.
- Pembuatan dan perpanjangan spoor untuk bongkar/muat serta penataan lokasi/area dan melengkapi persinyalan di stasiun.
- Penyelesaian pembangunan prasarana pendukung (*double track partial* dan stasiun baru), dan usulan percepatan pembangunan:
 - Double track Tanjungenim Baru - Train Loading System (TLS) PT. BA.
 - Pembangunan Emplasemen Stasiun Tanjungenim baru menjadi 9 sepur dan Stasiun Tarahan menjadi 5 sepur.
- Pengiriman 5 unit Lok CC 204 dari Jawa ke Sumatera Selatan dan ditukar dengan 8 unit Lok CC 201 dari Sumatera Selatan ke Jawa (Proses oleh EVP Logistic/EDL informasi terakhir sudah dikapalkan tanggal 20 Oktober 2013).

B. MARKETING STRATEGY FOR FREIGHT TRAIN

In order to increase the business revenue from freight train, the Company has developed some strategies as follows:

- *Trying an effort to promote freight train.*
- *Making a promotion effort for freight train by train Making effective the task force function to organize the operation of KA Batubara PT Bukit Asam by determining WPG and SF KA which were more optimum.*
- *Providing a warehouse for the Non-PTBA coal transport services as well as the container.*
- *Siding tracks construction and extension for loading/unloading and setting the location/area completed with the signals at the station.*
- *Completing the development of supporting infrastructures (partial double track and new stations), and a proposal for development acceleration:*
 - *Double track Tanjung Enim Baru - Train Loading System (TLS) PT BA.*
 - *Development of siding tracks at Stasiun Tanjung Enim Baru to be 9 tracks and at Tarahan Station to be 5 tracks.*
- *Reallocating 5 units of CC 206 Locomotives from Java to South Sumatra in exchange for 8 units of CC 201 locomotives from South Sumatra to Java (the process was handled by EVP Logistic/EDL, based on the last information they were already shipped on October 20, 2013).*

- Mempercepat pembangunan atau penyelesaian infrastruktur pendukung (stasiun *loading-unloading*) berkoordinasi dengan direktorat teknik dan operasi, di antaranya: Stasiun Kalimas, Waru, Sungailagoa, Jakartagudang, Merapi, Banjarsari dan Simpang, track Indro-Pabrik Petro.
- Alternatif lokasi *loading/unloading* sambil menunggu kesiapan *loading/unloading* yang direncanakan (Stasiun Prapatkurung, Stasiun Solobalapan).
- Untuk memenuhi kebutuhan angkutan BBM PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah menyiapkan sarana/armada sesuai dengan kebutuhan PT Pertamina dan melakukan perbaikan spoor simpang.
- Pembentukan tim antara pihak PT Semen Padang dan PT KAI (Persero) dalam rencana penambahan Silo.
- Rencana pengadaaan Kereta B baru sebanyak 33 unit.
- Melakukan koordinasi antar-unit untuk mempercepat bongkar CPO di Belawan.
- Melakukan angkutan jenis kayu gelondongan (sudah dilakukan uji coba).
- Mengirim 3 unit Lokomotif CC 201 untuk angkutan hasil perkebunan.
- Mempercepat penyelesaian *double track* di lintas utara Jawa.
- Penyelesaian spoor luncur stasiun-stasiun tertentu di lintas utara Jawa untuk mendukung angkutan dengan SF 30 GD.
- Accelerating the development or completion of the supporting infrastructure (station for loading-unloading) through a coordination with Directorate of Technique and Operation, such as: Kalimas Station, Waru, Sungailagoa, Jakartagudang, Merapi, Banjarsari and cross, track Indro-Pabrik Petro.
- Providing an alternative loading/unloading location while waiting for the readiness of the planned loading/unloading stations and facilities (Prapatkurung Station, Solobalapan Station).
- To meet the need of fuel transportation, PT Kereta Api Indonesia (Persero) has prepared facilities/fleets in accordance with the need of PT Pertamina and repaired the branch line tracks.
- Establishing a team representing PT Semen Padang and PT KAI (Persero) in the planning for Silo additional silo building.
- Procurement planning of new Baggage Cars as many as 33 units.
- Making an inter-unit coordination to accelerate the unloading process of CPO in Belawan.
- Transporting log wood (a running test has already been done).
- Delivering 3 units of CC 201 locomotives to transport plantation products.
- Accelerating the completion of double track in the Java North Line.
- Completing the launching emergency/run-on tracks in certain stations in the Java North Line to support the transportation using trainset of 30 wagons arrangement.

Laporan Anak Perusahaan

Subsidiaries Report





PT RESKA MULTI USAHA

Jl. Bengawan No. 25
Bandung - Jawa Barat
Telp: (022) 7234716 - 7234717
Fax: (022) 723 4716
Email: reska.pusat@reska.co.id

PT Reska Multi Usaha, selanjutnya disebut sebagai PT RMU atau Perusahaan, adalah perusahaan yang dibentuk bersama antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Yayasan Pusaka berdasarkan Akta No. 18 tanggal 2 Juli 2003 oleh Notaris Darwin Ginting, SH, MH di Jakarta. Pemegang saham PT Reska adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar 95,01% dan Yayasan Pusaka sebesar 4,99%.

A. MAKSLUD DAN TUJUAN PENDIRIAN PERUSAHAAN

Sesuai dengan akta No. 1 tanggal 6 November 2009 notaris Darwin Ginting, SH, MH di dalam Pasal 3 Anggaran Perusahaan, maksud dan tujuan perusahaan adalah sebagai berikut.

1. Maksud, untuk melaksanakan dan menunjang kebijakan dan program PT Kereta Api Indonesia (Persero) selaku induk perusahaan di bidang usaha restoran kereta api dan usaha pendukung lainnya.
2. Tujuan, melaksanakan kegiatan usaha di bidang perdagangan, pengangkutan darat, dan jasa:
 - a. menjalankan usaha di bidang perdagangan, termasuk distributor, agen, dan sebagai perwakilan dari badan perusahaan, penyalur bahan bakar SPBU (stasiun pengisian bahan bakar umum).
 - b. Menjalankan usaha di bidang pengangkutan darat, termasuk ekspedisi dan pergudangan, menjalankan usaha di bidang transportasi.
 - c. Menjalankan usaha di bidang jasa, termasuk ekspedisi, pengepakan dan pergudangan, jasa pengelolaan parkir, jasa penyelenggara acara, jasa rumah makan/restoran dan jasa boga.

PT Reska Multi Usaha, called PT RMU, is a company established in mutual by PT Kereta Api Indonesia (Persero) and Yayasan Pusaka based on Act No 18 dated 2nd July 2003 by the Notary Darwin Ginting in Jakarta. The shareholders of PT RMU are PT Kereta Api Indonesia (Persero) as much as 9.01% of the total shares and Yayasan Pusaka as much as 4.99% of the total shares.

A. AIM AND PURPOSE OF THE COMPANY ESTABLISHMENT

According to the Certificate No. 1, dated 6 November 2009, notarist Darwin Ginting, SH, MH, in the Article 3 of Company's Statute, the aims and purposes of the company are as follows.

- 1. The aims, to implement and support policies and programs of PT Kereta Api Indonesia (Persero) as the holding company in the field of restaurant on train and other supporting businesses.*
- 2. The objectives is to carry out business activities in the field of trade, land transportation, and services:
 - a. Run business in trading, including distributors, agents, and as representatives of corporate bodies, channel of fuel filling stations (fuel stations).*
 - b. Run business in the land transportation, including the expedition and warehousing, running a business in the field of transportation.*
 - c. Run businesses in services, including expedition, packing and warehousing, parking management services, Event organizers, diner/restaurant and catering services.**

B. MODAL AWAL SESUAI AKTA PENDIRIAN

Modal Dasar Perusahaan ini ditetapkan sebesar Rp 10.580.000.000 terbagi atas 10.580 lembar saham, masing-masing saham bernilai nominal Rp 1.000.000. Dari Modal Dasar tersebut telah ditempatkan dan disetor dengan perincian sebagai berikut.

1. PT Kereta Api Indonesia (Persero), sebanyak 4.987 lembar saham, dengan nilai nominal atau sebesar Rp 4.987.000.000.
 2. Yayasan Pusaka sebanyak 262 lembar saham, dengan nilai nominal atau sebesar Rp 262.000.000.
- Dengan demikian, jumlah saham seluruhnya 5.249 lembar atau senilai Rp 5.249.000.000.

C. SUSUNAN DEWAN KOMISARIS DAN DIREKSI

1. Susunan Dewan Komisaris

Sesuai putusan pemegang saham yang ditetapkan dalam akta notaris Handy Novianto, SH, MKn. No. 47 tanggal 29 November 2012 susunan dewan komisaris PT RMU adalah sebagai berikut.

Komisaris: Joko Margono

2. Susunan Dewan Direksi

Berdasarkan Akta Notaris Nomor 47 tanggal 29 November 2012 yang dibuat dihadapan notaris Handy Novianto, SH, MKn. maka susunan dewan direksi PT Reska Multi Usaha adalah sebagai berikut.

Direktur utama: Noor Hamidi

Direktur Operasional: Hari Sukoco

D. KOMPOSISI SUMBER DAYA MANUSIA (SDM)

Jumlah SDM PT RMU Per 31 Desember 2013, mencapai 5.829 orang, terdiri atas 1 orang Dewan Komisaris, 2 orang Direksi, 7 orang General Manager, 6 orang Manager Area, 12 orang Manager, 22 orang Junior Manager, 5 orang PDB, 67 orang Supervisor dan 5.707 orang tenaga pelaksana.

Berdasarkan status pekerja, komposisi SDM adalah sebagai berikut:

a. Organik PT KAI (Persero)	=	11	orang
b. PKWT	=	1.033	orang
c. PKWTT	=	18	orang
d. Outsourcing	=	4.767	orang
Total	=	5.829	orang

B. AUTHORIZED CAPITAL AS DEFINED IN THE ACT OF ESTABLISHMENT

The authorized capital of the Company is defined as much as IDR 10,580,000,000 in terms of 10,580 shares with the nominal IDR 1,000,000 per share. Based on the authorized capital, the shares had been paid with the details as the following.

1. PT Kereta Api Indonesia (Persero), holding 4,987 shares with the nominal IDR 4,987,000,000.
2. Yayasan Pusaka, holding 262 shares with the nominal IDR 262,000,000.

Thus, the total number is 5,249 shares or worth IDR 5,249,000,000.

C. BOARD OF COMMISSIONERS AND BOARD OF DIRECTORS

1. Board of Commissioners

Based on the shareholders decision as defined in the act of notary Handy Novianto, SH, MKn. No. 47 dated 29 November 2012, the Board of Commissioners Structure of PT RMU is as follows:

Commissioner: Joko Margono

2. Board of Directors

Based on the Act of Notary No. 47 dated 29 November 2012 made in front of the notary Handy Novianto, SH, MKn, the Board of Commissioners Structure of PT Reska Multi Usaha is as follows:

President Director: Noor Hamidi

Operation Director: Hari Sukoco

D. HUMAN RESOURCES COMPOSITION

The number of human resources at PT RMU by 31 December 2013 reached 5.829 people, consisting of 1 Commissioners, 2 Directors, 7 General Managers, 6 Area Managers, 12 Managers, 22 Junior Managers, 5 PDBs, 67 Supervisors, and 5.707 officers.

Based on the employment status, the human resources composition is as follows:

a. Organik PT KAI (Persero)	=	11	persons
b. PKWT	=	1,033	persons
c. PKWTT	=	18	persons
d. Outsourcing	=	4,767	persons
Total	=	5,829	persons

E. ASPEK OPERASIONAL

Selama tahun 2013, PT RMU melayani 67 kereta Siap Operasi (SO) dan mengelola 18 unit dapur darat (dapur di luar kereta api).

Volume penumpang yang dilayani mencapai 12.656.492 penumpang atau 76% dari program tahun 2013 sebesar 16.563.639 penumpang. Sedangkan volume penumpang yang melakukan pembelian produk *free sale* sebesar 4.986.293 penumpang atau 46% dari program tahun 2013 sebesar 10.856.544 penumpang.

Selama tahun 2013 PT RMU sudah merealisasikan investasi sebesar Rp 7,48 miliar untuk menjalankan proyek sebagai berikut:

1. Pembangunan area kantor senilai Rp 680 juta.
2. Pembangunan *Park & Ride* untuk 17 stasiun sebesar Rp 1,86 miliar.
3. Peralatan *Park & Ride* di 17 stasiun sebesar Rp 4,60 miliar.
4. Mobil dinas dan motor box sebesar Rp 340 juta.

Pembangunan dan peralatan tersebut tidak diprogramkan. Biaya investasi terbesar digunakan untuk pengambilalihan pengelolaan parkir di Jabodetabek sebanyak 17 stasiun yang semula dikelola oleh pihak lain.

F. ASPEK KEUANGAN

Pada tahun 2013, laba PT RMU mencapai Rp 8,36 miliar atau mencapai 310% dibanding laba tahun 2012 sebesar Rp 2,70 miliar. Pencapaian laba tersebut dikarenakan adanya peningkatan pendapatan di beberapa sektor berikut ini.

1. Bisnis Outsourcing/OTC/Cuci Kereta meningkat sangat signifikan dengan adanya penambahan pekerjaan dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan nilai mencapai Rp 114,5 miliar.
2. Bisnis parkir di wilayah Jabodetabek mengalami peningkatan pendapatan hingga mencapai 159%.
3. Bisnis F&B (*free sale/PDK/KLB/SR*) mencapai 133% atau setara dengan Rp 61,51 miliar dari target yang sudah ditetapkan, yaitu sebesar Rp 46,15 miliar. Peningkatan pendapatan sebesar 33% itu akibat penambahan kereta api baru seperti KA Ciremai, KA Pangrango, KA Joko Tingkir, dan meningkatnya order layanan paket KA Wisata dari PT KA Pariwisata.

E. OPERATIONAL ASPECT

During the year 2013, PT RMU served 67 Ready-to-Operate (SO) trains and managed 18 units of main kitchens (kitchens outside of the train).

The volume of passengers that had been served reached 12,656,492 people or 76% of which was programmed in 2013 as many as 16,563,639 passengers. While the volume of passengers who bought free sale products were as many as 4,986,293 passengers or 46% of which was programmed in 2013 as many as 10,856,544 passengers.

During 2013, PT RMU had realized an investment amounted IDR 7.48 billion to carry out the following projects:

1. *Developing office area worth IDR 680 million.*
2. *Developing Park & Ride for 17 stations worth IDR 1.86 billion.*
3. *Equipment of Park & Ride at 17 stations worth IDR 4.60 billion.*
4. *Official cars and box-equipped motorcycle valued IDR 340 million.*

The above-mentioned development and equipment were not programmed. The biggest expense of investment was used for taking over the parking management at 17 stations in Jabodetabek which were previously managed by other parties.

F. FINANCIAL ASPECT

In 2013, PT RMU's profit reached IDR 8,36 billion or increasing 310% from the profit in 2012 amounting IDR 2,70 billion. This profit achievement was because of the increasing income in some sectors as follows:

1. *The business of Outsourcing/OTC/Train Wash increased significantly in line with the additional work from PT Kereta Api Indonesia (Persero) with the value reaching IDR 114.5 billion.*
2. *Parking business in Jabodetabek area increasing in revenue up to 159%.*
3. *F&B business (*free sale/PDK/KLB/SR*) increasing 133% or equaled IDR 61.51 billion of the predetermined target as much as IDR 61.51 billion. The increase of income amounting 33% was due to the addition of new trains such Ciremai, Pangrango, Joko Tingkir, and the increase order from PT KA Pariwisata for package service of Tourism Train.*

Laporan Laba (Rugi) PT Reska Multi Usaha 2013 (Rp juta)
Income Statement of PT Reska Multi Usaha 2013 (IDR million)

Uraian	2013	2012	Description
Pendapatan Operasi	213.195	71.657	<i>Operating Income</i>
Biaya Operasi	(190.709)	(63.686)	<i>Operating Cost</i>
Beban Usaha	(7.770)	(4.069)	<i>Operating Expense</i>
Laba (Rugi) Usaha	14.320	3.902	<i>Operating Profit</i>
Pendapatan (Beban) Usaha Lain-Lain	(2.335)	30	<i>Other Income (Expenses)</i>
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Penghasilan	11.985	3.932	<i>Profit (Loss) Before Income Tax</i>
(Beban) Penghasilan Pajak Penghasilan	(3.620)	(1.235)	<i>Tax (Expense) Income</i>
Laba Usaha	8.365	2.697	<i>Current Year Profit (Loss)</i>

Realisasi total Aset/Liabilitas dan Ekuitas posisi Desember tahun 2013 adalah sebesar Rp 57,80 miliar atau 302% terhadap periode yang sama tahun 2012 sebesar Rp 19,16 miliar.

Total realization of Assets/Liabilities and Equities in December 2013 was IDR 57.80 billion or 302% of the same period in 2012 amounting IDR 19.16 billion.

Laporan Posisi Keuangan PT Reska Multi Usaha 2013 (RP juta)
Statement of Financial Position PT Reska Multi Usaha 2013 (IDR million)

Uraian	2013	2012	Description
Aset			Asset
Aset lancar	49.152	14.117	<i>Current Asset</i>
Aset Tidak lancar	8.648	5.047	<i>Fixed Asset</i>
Total Aset	57.800	19.164	Total Assets
Liabilitas			Liabilities
Liabilitas Jangka Pendek	33.355	1.794	<i>Current Liability</i>
Liabilitas Jangka Panjang	253	193	<i>Long-Term Liability</i>
Total Liabilitas	33.608	1.987	Total Liabilities
Ekuitas			Equity
Modal disetor	5.429	5.249	<i>Paid Capital Issued</i>
Modal Lainnya	58	58	<i>Other Capital</i>
Saldo laba Dicadangkan	10.520	9.172	<i>Profit (Loss) Reserved</i>
Saldo laba Belum Dicadangkan	8.365	2.697	<i>Profit (Loss) Not-Reserved</i>
Total Ekuitas	24.192	17.176	Total Equity
Total Liabilitas dan Ekuitas	57.800	19.164	Total Liabilities and Equity

G. PELUANG BISNIS

Sejumlah peluang bisnis akan dikembangkan Perusahaan pada tahun mendatang. Beberapa peluang tersebut diharapkan bisa memberikan tambahan pemasukan bagi bisnis perusahaan secara signifikan. Adapun beberapa peluang bisnis tersebut adalah:

1. Pengembangan lahan parkir stasiun yang akan dikelola oleh PT RMU.
2. Rencana pengelolaan kereta makan oleh PT RMU.
3. Pengembangan restoran darat dan katering.
4. Bisnis *general trading* dan *event organizer* dari Induk/PT KAI (Persero).
5. Pengembangan menjadi provider dan manajemen parkir dari luar.

H. STRATEGI PERUSAHAAN

Guna mendukung terwujudnya peluang bisnis tersebut maka Perusahaan sudah menyiapkan sejumlah langkah strategi, di antaranya adalah sebagai berikut.

1. Untuk jasa restoran, PT RMU akan melakukan standarisasi menu, kemasan, dan harga. Selain itu PT RMU juga akan mengembangkan sistem e-restorasi.
2. Untuk jasa dapur, langkah strategis yang akan dilaksanakan adalah mengembangkan dapur sentral di Yogyakarta.
3. Untuk jasa perparkiran akan mengembangkan proyek *double decker* di stasiun yang saat ini kapasitasnya tidak memenuhi tingkat kebutuhan parkir.

G. BUSINESS OPPORTUNITY

A number of business opportunities will be created by the Company next year. It is expected that some of the opportunities can significantly contribute additional income to the Company. Some of the business opportunities are:

1. *Expansion of parking area at station that will be managed by PT RMU.*
2. *Dining coach management plan by PT RMU.*
3. *Expansion to restaurant and catering business.*
4. *General trade and event organizer businesses for the holding company/PT KAI (Persero).*
5. *Expansion to become parking provider and parking management for outside area of by external party PT KAI (Persero).*

H. CORPORATE STRATEGY

In order to support the realization of those business opportunities, the Company has prepared a number of strategic actions of which are as follows.

1. *For restaurant service, PT RMU will standardize the menu, packaging, and price. In addition, PT RMU will also develop a system of e-restorasi (e-food service).*
2. *For kitchen service, the strategic actions to take is developing a central kitchen in Yogyakarta.*
3. *For parking service, the Company will develop a Double Decker project at the station of which parking lot capacity does not meet the parking requirement.*





PT KAI COMMUTER JABODETABEK

Stasiun Kereta Api Juanda
Jl. Ir. H. Djunda 1B No. 8-10
Jakarta Pusat
Telp: (021) 345 3535
Fax: (021) 348 34084
Email: commuter@krl.co.id

PT KAI Commuter Jabodetabek atau disingkat menjadi PT KCJ adalah anak perusahaan yang dibentuk PT Kereta Api Indonesia (Persero) berdasarkan Akta No. 457 tanggal 15 September 2008 oleh Notaris Ilmiawan Dekrit di Jakarta. Perubahan terakhir dinyatakan dalam akta No. 08 tanggal 28 Agustus 2013 yang dibuat di hadapan Notaris Raden Ayu Poppy Darmawan, SH di Jakarta yang pemberitahuan anggaran dasar tersebut telah diterima Kementerian Hukum dan HAM RI No. AHU-AH.01.10-39057 tanggal 18 September 2013. Pemegang saham terbesar PT KCJ adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar 99,78% dan Yayasan Pusaka sebesar 0,22%.

A. MAKSUD DAN TUJUAN PENDIRIAN PERUSAHAAN

Maksud dan tujuan Perusahaan adalah untuk melakukan usaha di bidang transportasi, khususnya di bidang perkeretaapian dengan menyediakan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat di wilayah Jabodetabek, yang meliputi usaha pengangkutan orang dengan kereta api dan usaha nonangkutan penumpang dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.

B. MODAL AWAL SESUAI AKTA PENDIRIAN

Modal dasar disetor Perseroan sebesar Rp 230,5 miliar, dengan susunan kepemilikan saham sebagai berikut.

1. PT Kereta Api Indonesia (Persero), sebanyak 230.000 lembar saham atau sebesar Rp 230 miliar
2. Yayasan Pusaka sebanyak 500 lembar saham atau setara dengan Rp 500 juta.

PT KAI Commuter Jabodetabek, here in after called as PT KCJ, is a subsidiary established by PT Kereta Api Indonesia (Persero) based on the Act No. 457 dated 15 September 2008 by Notary Ilmiawan Dekrit in Jakarta. The last change was stated in the Act No. 08 dated 28 August 2013 made in front of Notary Raden Ayu Poppy Darmawan, SH in Jakarta, the charter had been accepted by the Ministry of Law and Human Rights RI No. AHU-AH.01.10-39057 dated 18 September 2013. The shareholders of PT KCJ are PT Kereta Api Indonesia (Persero) holding 99.78% of the total shares and Yayasan Pusaka holding 0.22% of the total shares.

A. AIM AND PURPOSE OF THE COMPANY ESTABLISHMENT

The objective of the Company is to run a transportation business in general, and especially in railway business by providing goods and/or services with a high quality and strong competitiveness in Jabodetabek area which includes passenger transportation by train and non-passenger transportation by implementing the principles of limited company.

B. AUTHORIZED CAPITAL AS DEFINED IN THE ACT OF ESTABLISHMENT

The authorized capital issued of the Company is IDR 230.5 billion, with the composition of shareholders as follows.

1. *PT Kereta Api Indonesia (Persero), holding 230,000 shares worth IDR 230 billion.*
2. *Yayasan Pusaka, holding 500 shares worth IDR 500 million.*

C. SUSUNAN DEWAN KOMISARIS DAN DIREKSI

1. Susunan Dewan Komisaris

Sesuai putusan Pemegang Saham yang ditetapkan dalam Akta Notaris R. Ay. Poppy Darmawan, SH No. 08 tanggal 28 Agustus 2013, Susunan Dewan Komisaris PT KCJ adalah sebagai berikut:

Komisaris Utama: Ignasius Jonan

Komisaris: Darmawan Daud

Komisaris: Ir. Nugroho Indrio

Komisaris: Brigjen TNI (Mar) Aberdy Nugrahendra

2. Susunan Dewan Direksi

Berdasarkan Akta Notaris Nomor 60 tanggal 27 September 2013 yang dibuat di hadapan Notaris R. Ay. Poppy Darmawan, SH maka susunan dewan direksi PT KCJ adalah sebagai berikut:

Direktur Utama: Ignatius Tri Handoyo

Direktur: Oktavianus Berdikarianto

Direktur: Sucipto Susilohadi

Direktur: Apriyono W. Chrisnanto

Direktur: Makmur Ikhtiar syah

D. KOMPOSISI SUMBER DAYA MANUSIA

Jumlah SDM PT KCJ Per 31 Desember 2013, mencapai 1.593 orang, terdiri atas 9 orang Direksi dan Komisaris, 11 orang General Manager, 24 orang Manager, 61 orang Asisten Manager, 1.125 orang staf dan 363 awak kereta api.

E. ASPEK OPERASIONAL

Sampai dengan akhir tahun, volume penumpang Commuter Line yang berhasil terangkut adalah sebesar 136.618.180 atau 93,96% dari target yang sudah ditetapkan tahun 2013 sebesar 145.403.925 penumpang.

Dengan capaian tersebut maka total pendapatan penumpang Commuter Line sepanjang 2013 sebesar Rp 806,56 miliar. Capaian tersebut mengalami kenaikan 111% dibandingkan periode yang sama tahun 2012 sebesar Rp 382,19 miliar.

Adapun hal-hal yang dilakukan untuk pencapaian kinerja angkutan penumpang adalah sebagai berikut:

- Penggantian loop KRL Non AC menjadi AC sebanyak 9 loop.

C. BOARD OF COMMISSIONERS AND BOARD OF DIRECTORS

1. Board of Commissioners

Based on the decision of shareholders as defined in the Act of Notary R. Ay. Poppy Darmawan, SH No. 08 dated 28 August 2013, the Board of Commissioners. Structure of PT KCJ is as follows:

President Commissioner: Ignasius Jonan

Commissioner: Darmawan Daud

Commissioner: Ir. Nugroho Indrio

Commissioner: Brigjen TNI (Mar) Aberdy Nugrahendra

2. Board of Directors

Based on the Act of Notary No. 60 dated 27 September 2013 made in front of the Notary R. Ay. Poppy Darmawan, SH the Board of Directors structure of PT KCJ is as follows:

President Director: Ignatius Tri Handoyo

Director: Oktavianus Berdikarianto

Director: Sucipto Susilohadi

Director: Apriyono W. Chrisnanto

Director: Makmur Ikhtiar syah

D. HUMAN RESOURCES COMPOSITION

The number of human resources at PT KCJ by 31 December 2013 reached 1,593 people, consisting of 9 Directors and Commissioners, 11 General Managers, 24 Managers, 61 Assistant to Managers, 1,125 staff, and 363 train crew.

E. OPERATIONAL ASPECT

By the end of the year, the passenger volume Commuter Line that had been carried was 136,618,180 passengers or 93.96% of the target predetermined in 2013 as many as 145,403,925 passengers.

With that achievement, thus the total income from Commuter Line passengers during 2013 was IDR 806.56 billion. The achievement was 111% higher than the same period of 2012 which amounted IDR 382.19 billion.

Things that had been done in order to achieve the performance in passenger transportation were as follows:

- Changing 9 loops of Non-Air Conditioned Electric Trains into Air Conditioned trains.*

2. Terealisasinya penambahan loop Commuter Line pada tanggal 17 Mei 2013, yaitu penggabungan loop 2 dan loop 31 relasi Bogor.
3. Menggeser perjalanan KRL malam hari ke jam sibuk.
4. Perpanjangan perjalanan relasi Tanah Abang-Parungpanjang menjadi Tanah Abang-Maja mulai tanggal 1 April 2013
5. Perpanjangan dinasan awak KA
6. Sertifikasi sarana yang dibeli pada tahun 2012 dan pengadaan sarana tahun 2013
7. Penerapan e-ticketing sejak 24 Juni 2013
8. Realisasi program pemasaran kerja sama dengan Bank BCA untuk pembayaran tiket menggunakan e-money (Flazz BCA) mulai tanggal 8 Desember 2013.
9. Penerapan tarif progresif dengan PSO sejak tanggal 1 Juli 2013
10. Dibentuknya pengamanan khusus yang bertugas melakukan penertiban penumpang.

F. ASPEK KEUANGAN

Sepanjang 2013 Perusahaan berhasil meraih laba bersih sebesar Rp 135 miliar naik 170% dari tahun 2012 sebesar Rp 50 miliar. Realisasi laba tersebut mencapai 270% dari target yang ditetapkan dalam RKAP 2013 sebesar Rp51 miliar. Peningkatan laba yang cukup signifikan disebabkan oleh adanya pengalihan pengoperasian KRL AC dari PT KAI (Persero) ke PT KCJ dan adanya penggantian KRL Non AC menjadi KRL AC, serta adanya pendapatan PSO sebesar Rp 190 miliar.

2. *Realizing the additional loops of Commuter Line on 17 May 2013 by combining loop 2 and loop 31 of Bogor destination.*
- 3.
4. *Shifting the evening trip of electric trains to the peak hours.*
5. *Extending the destination trip of Tanah Abang-Parungpanjang to become Tanah Abang-Maja since 1 April 2013.*
6. *Extending the service period of the train crew.*
7. *Certification of the rolling stock bought in 2012 and rolling stock procured in 2013.*
8. *Implementing e-ticketing since 24 June 2013.*
9. *Realizing a partnership of marketing program with Bank BCA for ticket payment using e-money (Flazz BCA) since 8 December 2013.*
10. *Implementing progressive tariff with PSO since 1 July 2013.*
11. *Establishing a special security that served to control the passengers.*

F. FINANCIAL ASPECT

In 2013, the Company's net profit reached IDR 135 billion, increasing 170% from the profit in 2012 amounting IDR 50 billion. This profit realization reached 270% of the target predetermined budget in the 2013 as much as IDR 51 billion. The significant increase of profit was due to the operating change of AC EMU from PT KAI (Persero) to PT KCJ and the change of Non-AC EMU to AC EMU, as well as the PSO's income amounted IDR 190 billion.

Laporan Laba Rugi PT KCJ Tahun 2013 (Rp juta)
Income Statement of PT KCJ in 2013 (IDR million)

Uraian	2013	2012	Description
Pendapatan Operasi	806.556	382.196	<i>Operating Income</i>
Beban Operasi	(532.243)	(260.558)	<i>Operating Cost</i>
Beban Usaha	(122.610)	(60.400)	<i>Operating Expense</i>
Laba (Rugi) Usaha	151.703	61.231	<i>Operating Profit</i>
Pendapatan (Beban) Usaha Lain-Lain	26.306	5.014	<i>Other Income (Expense)</i>
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Penghasilan	178.009	66.245	<i>Profit (Loss) Before Income Tax</i>
(Beban) Penghasilan Pajak Penghasilan	(42.863)	(15.732)	<i>Tax (Expense) Income</i>
Laba Usaha	135.146	50.513	<i>Current Year Profit (Loss)</i>

Total aset tercatat sebesar Rp 716,40 miliar per 31 Desember 2013, meningkat 63% dari tahun sebelumnya. Liabilitas meningkat sebesar 33% menjadi Rp 255,45 miliar. Sementara itu, ekuitas meningkat 35% menjadi Rp 460,95 miliar. Berikut ini adalah rinciannya:

The total assets on 31 December 2013 were calculated as much as IDR 716.40 billion, increasing 63% from the previous year. Liabilities increased 33% to become IDR 255.45 billion. Meanwhile, the equity increased 35% to become IDR 460.95 billion. Here with the details:

Aset, Liabilitas, Ekuitas PT KCJ 2013 (Rp 000.000)
Assets, Liabilities, Equity of PT KCJ in 2013 (IDR 000,000)

Uraian	2013	2012	Description
Aset			
Aset lancar	431.652	204.313	<i>Current Asset</i>
Aset Tidak lancar	284.749	235.969	<i>Fixed Asset</i>
Total Aset	716.441	440.282	Total Assets
Liabilitas			
Liabilitas Jangka Pendek	222.910	92.452	<i>Current Liability</i>
Liabilitas Jangka Panjang	32.539	16.972	<i>Long-Term Liability</i>
Total Liabilitas	255.449	109.425	Total Liabilities
Ekuitas	460.951	330.856	Equity
Total Liabilitas dan Ekuitas	716.400	440.282	Total Liabilities and Equity

G. PROSPEK USAHA

Dewan Komisaris berpendapat agar Direksi menyiapkan Rencana Jangka Panjang Perusahaan yang mendukung penerapan Perpres No. 83 tahun 2011 untuk mengangkut 1,2 juta penumpang per hari pada tahun 2019.

Pengembangan sarana akan dilakukan oleh PT KCJ, dan untuk mendukung pengembangan prasarana Kereta Api Komuter Jabodetabek akan dilaksanakan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero). Pengembangan prasarana dan sarana mencakup persinyalan dan telekomunikasi, Stabling, Park & Ride, Revitalisasi 7 stasiun, Pengembangan 2 stasiun baru dan 5 halte, Peron, Penambahan, sarana kereta api, Balai Yasa dan dipo, Passenger Crossing.

G. BUSINESS PROSPECT

Board of Commissioners think that Board of Directors should prepare the Company's Long-Term Business Plan which supports the implementation of the President Ordinance (Perpres) No. 83/2011 to transport 1.2 million passengers daily in 2019.

The rolling stock development will be carried out by PT KCJ and the infrastructure development of Jabodetabek Commuter Train will be carried out by PT Kereta Api Indonesia (Persero). The development of rolling stock and infrastructures includes: signalling and telecommunication, Stabling, Park & Ride, revitalizing 7 stations, developing 2 new stations and 5 halts, platform, adding rolling stock, workshop and depot, passenger crossing.



PT KERETA API LOGISTIK

Gedung JRC Lt. 2
Jl. Ir. H. Djuanda 1B No. 8-10
Telp: (021) 3192 2299
Fax: (021) 3192 2288
Email: info@kalogistics.co.id

PT Kereta Api Logistik atau disingkat menjadi PT Kalog adalah anak perusahaan yang dibentuk oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) berdasarkan Akta No 10 tanggal 8 September 2009 oleh Notaris Fathiah Helmi di Jakarta dan perubahan terakhir sebagaimana dinyatakan dalam akta Notaris Yoshi, SH. M. Kn No. 03 tanggal 13 Desember 2013 yang pelaporannya telah diterima oleh Kementerian Hukum dan HAM No. AHU-68093AH.0102 tahun 2013 tanggal 24 Desember 2013. Pemegang saham terbesar PT Kalog adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar 99,9% dan Yayasan Pusaka sebesar 0,1%.

A. MAKSUD DAN TUJUAN PENDIRIAN PERUSAHAAN

Melakukan usaha di bidang layanan distribusi logistik berbasis kereta api dengan kemasan bisnis door to door service. Usaha ini untuk memberikan pelayanan yang paripurna bagi pelanggan kereta api yang didukung oleh angkutan pra- dan lanjut serta layanan penunjangnya yang meliputi pengelolaan Terminal Peti Kemas (TPK), bongkar muat, pergudangan, pengemasan, pelabelan, pengangkutan, penjemakan, pengawalan logistik, asuransi serta manajemen logistik dengan menerapkan prinsip-prinsip perseroan terbatas.

B. MODAL AWAL SESUAI AKTA PENDIRIAN

Modal dasar yang telah ditempatkan dan disetor senilai Rp 24.775.000.000 dari modal dasar sebesar Rp 99.100.000.000. Adapun modal yang ditempatkan dan disetor oleh para pendiri dengan susunan sebagai berikut:

1. PT Kereta Api Indonesia (Persero): 24.750 lembar saham atau sebesar Rp 24.75 miliar.

PT Kereta Api Logistik, here in after called as PT Kalog, is a subsidiary established by PT Kereta Api Indonesia (Persero) based on Act No. 10 dated 8 September 2009 by Notary Fathiah Helmi in Jakarta. The last change as stated in the Act of Notary Yoshi, SH. M. Kn. No. 03, dated in 13 December 2013 in which the report had been accepted by the Ministry of Law and Human Rights No. AHU-68093AH.0102 in 2013, 24 December 2013. The shareholders of PT Kalog are PT Kereta Api Indonesia (Persero) holding 99.9% of the total shares and Yayasan Pusaka holding 0.1% of the total shares.

A. AIM AND PURPOSE OF THE COMPANY ESTABLISHMENT

Running business in the field of logistics distribution on railway basis, in a door to door basis. The business aims to provide complete services for rail customers, supported by pre-and advanced transportation and supporting services which include the management of Container Terminal (TPK), loading and unloading, warehousing, packing, labeling, transporting, tracking, logistics escort, insurance and by applying the principles of limited company.

B. AUTHORIZED CAPITAL AS DEFINED IN THE ACT OF ESTABLISHMENT

The authorized capital that had been placed and paid amounting IDR 24,775,000,000 from the amount of 99,100,000,000. While the capital placed and paid by the founders with the composition are as follows:

1. *PT Kereta Api Indonesia (Persero): 24,750 shares worth IDR 24.75 billion.*

2. Yayasan Pusaka: 25 lembar saham atau sebesar Rp 25 juta.

C. SUSUNAN DEWAN KOMISARIS DAN DIREKSI

Susunan Dewan Komisaris (per 31 Desember 2013):

Komisaris Utama: Laksda (Purn) Bambang Budianto

Komisaris: Ir. Sulistyo Wimbo Hardjito

Komisaris: Sri Mariastuti

Susunan Dewan Direksi (per 31 Desember 2013):

Direktur Utama: Ir. Rustam Harahap

Direktur Operasi dan Pemasaran: Sukairi

Direktur Keuangan: Gigit Saptono

D. KOMPOSISI SUMBER DAYA MANUSIA

Jumlah pegawai PT KA Logistik per 31 Desember 2013 adalah 209 orang dengan komposisi 3 orang Direksi, 90 orang karyawan tetap, dan 116 orang honorer dan PKWT.

Sementara komposisi pegawai PT KA Logistik berdasarkan status kepegawaian per 31 Desember 2013 adalah: pegawai tetap sebanyak 86 orang, calon pegawai sebanyak 15 orang, PKWT sebanyak 100 orang, pegawai perbantuan PT KAI (Persero) sebanyak 4 orang dan honorer sebanyak 1 orang.

2. Yayasan Pusaka: 25 shares worth IDR 25 million.

c. Board of Commissioners and Board of Directors

Board of Commissioners (per 31 Desember 2013):

President Commissioner: Laksda (Purn) Bambang Budianto

Commissioner: Ir. Sulistyo Wimbo Hardjito

Commissioner: Sri Mariastuti

Board of Directors (per 31 Desember 2013):

President Director: Ir. Rustam Harahap

Operation and Marketing Director: Sukairi

Finance Director: Gigit Saptono

D. HUMAN RESOURCES COMPOSITION

The number of PT KA Logistik's employees in 31 December 2014 was 206 people excluding 3 Directors, 90 permanent employees, and 116 conjunct employees and in contract for certain period of time (PKWT).

Meanwhile the employee composition of PT KA Logistik based on the employment status in 31 December 2013 was as follows: 86 permanent employees, 15 prospective employees, 100 employees in contract for certain period of time (PKWT), 4 conjunct employees from PT KAI (Persero), and 1 honorary employee.



E. ASPEK OPERASIONAL

E. OPERATIONAL ASPECT

Kinerja Operasional PT KA Logistik 2013 Berdasarkan Aktivitas Bisnis (Rp 000.000)
Operational Performance of PT KA Logistik in 2013 Based on Business Activity (IDR 000,000)

Uraian	Realisasi 2012 Audited	RKAP Tahun 2013	Realisasi 2013 Audited	Persentase	Description
Pendapatan					
Bisnis Logistik berbasis KA	63,636	125,177	164,553	259%	<i>Train-based Logistic Business</i>
Bisnis Logistik berbasis Non-KA	11,99	2,754	5,701	476%	<i>Non-Train-based Logistic Business</i>
Angkutan Pra/Purna KA	10,219	23,659	38,190	374%	<i>Pre/Post Train Transportation</i>
Loading/Unloading	35,624	66,082	71,109	200%	<i>Loading/Unloading</i>
Pengelolaan Area/TKP	10,815	18,679	14,546	135%	<i>Area/TPK Management</i>
Jumlah Pendapatan	121,493	236,352	294,100	242%	Total Income

Kinerja Operasional PT KA Logistik 2013 Berdasarkan Volume (Rp 000.000)
Operational Performance of PT KA Logistik in 2013 Based on Volume (IDR 000,000)

Uraian	Tahun RKAP Realisasi	Satuan	Description
Angkutan Kontainer	37,991	38,628	TEUS
Pengelolaan Area	31,634	20,027	TON
Angkutan Semen	295, 008	516,715	TON
Jasa Titipan	46,734	30,493	TON
Angkutan ONS	34,351	25,675	TON
Angkutan Hantaran	12,383	4,818	TON
Loading-Unloading Batu Bara	1,886,443	2,539,399	TON

PT KA Logistik selama tahun 2013 telah menambah jenis layanan baru, yaitu:

1. Angkutan Semen dengan kereta api secara terintegrasi relasi Arjawinangun-Prambanan mulai tanggal 11 Januari 2013, relasi Nambo-Kalimas mulai beroperasi tanggal 16 Mei 2013, relasi Arjawinangun-Purwokerto II (Wangon) sejak Oktober 2013, relasi Nambo-Kalimas II mulai beroperasi tanggal 25 November 2013;
2. Memperlebar layanan Jasa Titipan (Kurir) menjadi 30 outlet dan menambah volume angkutan dengan tambahan KA Tawang Alun, KA Bangunkarta dan KA Logawa;

During 2013, PT KA Logistik has added some new kinds of service, namely:

1. *Cement train integrated with the relation of Arjawinangun-Prambanan starting from 11 January 2013, the relation of Nambo-Kalimas starting from 16 May 2013, the relation of Arjawinangun-Purwokerto II (Wangon) starting from October 2013, the relation of Nambo-Kalimas II starting from 25 November 2013.*
2. *Broadening the courier service to become 30 outlets and adding the transportation volume by adding KA Tawang Alun, KA Bangunkarta and KA Logawa;*

3. Membentuk Joint Operation (JO) dengan PT Bumi Wijaya Transport (PT BWT) tanggal 23 Mei 2013 untuk melakukan dan atau menyelenggarakan kerja sama yang saling menguntungkan dalam menangani atau menjalankan usaha pelayanan logistik berbasis kereta api dari dan ke: (a) Kawasan Stasiun Waru, (b) Kawasan Stasiun Sungai Lagoa, (c) Kawasan Stasiun Kalimas (d) Dengan kemungkinan di kawasan-kawasan stasiun PT KAI (Persero) lainnya;
4. Menambah layanan angkutan kontainer dengan penambahan KA Kontainer 3 sejak tanggal 26 Juli 2013 yang beroperasi dua hari sekali.
5. Melakukan kegiatan persewaan Container Yard (CY) di Stasiun Sungai Lagoa.

F. ASPEK KEUANGAN

1. Laporan Laba Rugi

Pencapaian laba bersih tahun 2013 sebesar Rp 35,73 miliar atau tumbuh 10 kali lipat dari laba bersih tahun 2012 sebesar 3,45 miliar. Pencapaian laba tersebut mencapai 102% dari RKAP 2013 sebesar Rp 35,05 miliar.

3. Establishing a Joint Operation (JO) with PT Bumi Wijaya Transport (PTBWT) on 23 May 2013 in order to carry out and/or hold a mutual cooperation in handling or running the business of train-based logistic service from and to: (a) Waru Station region, (b) Sungai Lagoa Station region, (c) Kalimas Station region (d) with the possibility in other regions of PT KAI (Persero) stations;
4. Adding container train service by adding 3 container trains starting from 26 July 2013 which operated twice a day.
5. Renting out Container Yard (CY) at Stasiun Sungai Lagoa.

F. FINANCIAL ASPECT

1. Statement of Profit (Loss)

The net profit achieved in 2013 was IDR 35.73 billion or growing tenfold of the net profit in 2012 as much as IDR 3.45 billion. This profit achievement reached 102% of the budget for 2013 as much as IDR 35.05 billion.

Laba Rugi PT KA Logistik 2013 (Rp 000.000)
Statement of Profit (Loss) (IDR 000.000)

Uraian	2013	2012	Description
Pendapatan Operasi	294.100	121.492	<i>Operating Income</i>
Beban Operasi	(221.242)	(97.935)	<i>Cost of Revenue</i>
Beban Usaha	(17.916)	(13.012)	<i>Operating Expense</i>
Laba (Rugi) Usaha	54.942	10.545	<i>Operating Profit</i>
Pendapatan (Beban) Usaha Lain-Lain	(6.719)	(5.436)	<i>Other Income (Expense)</i>
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Penghasilan	48.223	5.108	<i>Profit (Loss) Before Income Tax</i>
(Beban) Penghasilan Pajak Penghasilan	(12.494)	(1.653)	<i>Tax (Expense) Income</i>
Laba Usaha	35.729	3.456	<i>Current Year Profit (Loss)</i>

2. Laporan Posisi Keuangan

Total aset tercatat sebesar Rp 152,02 miliar per 31 Desember 2013, meningkat 93% dari tahun sebelumnya sebesar Rp 78,6 miliar. Liabilitas meningkat sebesar 59% menjadi Rp 101,43 miliar. Berikut ini adalah rinciannya:

2. Statement of Financial Position

The total assets as much as IDR 152.02 billion by 31 December 2013, increasing 93% from the previous year as much as IDR 78.6 billion. The liabilities increased 59% to become IDR 101.43 billion. Here is the detail:

Aset, Liabilitas, Ekuitas PT KA Logistik 2013 (Rp 000.000)

Assets, Liabilities, Equities of PT KA Logistik in 2013 (IDR 000,000)

Uraian	2013	2012	Description
Aset			Assets
Aset Lancar	90.951	49,876	Current Asset
Aset Tidak Lancar	61.066	28,723	Fixed Asset
Jumlah Aset	152.017	78.599	Total Assets
Liabilitas	101,43	63,744	Liabilities
Liabilitas Lancar	49,561	33.549	Current Liability
Liabilitas Tidak Lancar	51.872	30.195	Noncurrent Liability
Ekuitas	50.584	14.855	Equity
Modal Disetor	24.775	24.775	Paid in Capital
Saldo Laba (Defisit)	25.809	(9,920)	Profit Balance (Deficit)
Jumlah Liabilitas dan Ekuitas	152.017	78.599	Total Liabilities and Equity

G. PROSPEK USAHA DAN STRATEGI

Sejalan dengan berkembangnya pasar logistik, PT Kalog memiliki prospek usaha yang menguntungkan. Pada tahun 2014 pembangunan double track di Jalur Selatan dan Jalur Utara Pulau Jawa memberi peluang bagi PT Kalog untuk memperbesar pasar.

Untuk dapat melayani Industri PT Kalog akan berinvestasi untuk membuka jalur akses ke kawasan industri, *dry port*, pelabuhan. Selain itu, PT Kalog juga akan membangun fasilitas pendukung, seperti gudang, fasilitas bongkar muat, dan layanan antar *door to door*.

Sesuai dengan arahan pemegang saham, dalam lima tahun ke depan, diharapkan laba bersih PT Kalog dapat meningkat lima kali biaya karyawan.

G. BUSINESS PROSPECT AND STRATEGY

In line with the growth of logistic market, PT Kalog has a profitable business prospect. In 2014, the construction of double track in the South line and North line of Java Island gives PT Kalog an opportunity to broaden its market.

In order to be able to serve the industry, PT Kalog will invest to open the access line to industrial area, dry port, sea port. In addition, PT Kalog will build some supporting facilities such as warehouse, loading-unloading facilities, and door-to-door delivery service.

In accordance to the direction of the shareholders, in the next five years the net profit of PT Kalog is expected to increase five fold of the expense for employees.



PT. KA PROPERTI MANAJEMEN

PT KA PROPERTI MANAJEMEN

Gedung JRC Lt. 3
Jl. Ir. H. Djuanda 1B No. 8-10
Jakarta Pusat
Telp: (021) 345 1040
Fax: (021) 345 1087
Email: kopk.jkt@yahoo.co.id

PT KA Properti Manajemen adalah anak perusahaan yang dibentuk PT Kereta Api Indonesia (Persero) berdasarkan Akta No. 09 tanggal 8 September 2009 oleh Notaris Fathiah Helmi, SH di Jakarta. Pemegang saham mayoritas adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar 99,9% dan Yayasan Pusaka sebesar 0,1%.

A. MAKSUM DAN TUJUAN PENDIRIAN PERUSAHAAN

Melakukan usaha di bidang pengelolaan aset/properti perkeretaapian milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) maupun pihak lainnya dengan tujuan mengoptimalkan pemanfaatan serta memberikan nilai tambah aset/properti tersebut guna memenuhi standar mutu terbaik dengan menerapkan prinsip-prinsip perseroan terbatas, dengan bidang usaha meliputi usaha di bidang property, kontraktor, konsultan dan usaha lainnya yang menunjang usaha pokok.

B. MODAL AWAL SESUAI AKTA PENDIRIAN

Modal dasar disetor Perusahaan sebesar Rp 24.775.000.000 dari modal dasar sebesar Rp 99.100.000.000. Adapun susunan kepemilikan sahamnya adalah sebagai berikut:

1. PT. Kereta Api Indonesia (Persero), sebanyak 24.750 lembar saham atau setara dengan nilai Rp 24.750.000.000.
2. Yayasan Pusaka sebanyak 25 lembar saham atau setara dengan nilai Rp 25.000.000.

PT KA Properti Manajemen is a subsidiary established by PT Kereta Api Indonesia (Persero) based on Act No 09 dated 8 September 2009 by Notary Fathiah Helmi SH in Jakarta. The majority shareholders are PT Kereta Api Indonesia (Persero) holding 99.9% of the total shares and Yayasan Pusaka holding 0.1% of the total shares.

A. AIM AND PURPOSE OF THE COMPANY ESTABLISHMENT

To run a business in managing the assets/railway property owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) or other parties in order to optimize the use of the assets/property and to give added value to it to meet the best quality standard by implementing the principles of limited company, with core businesses such as business in properties, contractors, consulting, and other businesses that support main business.

B. AUTHORIZED CAPITAL AS DEFINED IN THE ACT OF ESTABLISHMENT

The authorized capital issued of the Company is IDR 24,775,000,000 from the authorized capital as much as IDR 99,100,000,000. The composition of shareholders is as follows:

1. *PT Kereta Api Indonesia (Persero), holding 24,750 shares which equals IDR 24,750,000,000.*
2. *Yayasan Pusaka, holding 25 shares which equals IDR 25,000,000.*

Dengan demikian, jumlah saham yang disetor adalah Rp 24.775.000.000 dari modal dasar sebesar Rp 99.100.000.000.

C. SUSUNAN DEWAN KOMISARIS DAN DIREKSI

Akte perubahan No. 01 yang dibuat di hadapan Notaris Agung Sri Wijayanti, SH, M.Kn tanggal 9 September 2013 tentang perubahan susunan pengurus perusahaan.

Susunan komisaris

Komisaris Utama: Mayjen (Purn) Kusworo

Komisaris: Kurniadi Atmosasmito

Komisaris: Hana Suryana

Susunan Direksi

Direktur Utama: Suaidi Haryanto

Direktur Operasional & Pemasaran:

Sinung Tri Nugroho

Direktur Keuangan & Administrasi:

Ari Mulyono Madyo Saputro

D. KOMPOSISI SUMBER DAYA MANUSIA

Jumlah pegawai PT KA Properti Manajemen per 31 Desember 2013 sebanyak 29 orang, terdiri dari 25 orang pegawai tetap dan 4 orang pegawai tidak tetap.

E. ASPEK OPERASIONAL

Selama 2013 PT KA Properti Manajemen menjalankan tiga program utama, yaitu pengembangan properti, kerja konstruksi, dan konsultan. Program pengembangan properti yang sudah dilaksanakan selama 2013 di antaranya adalah:

1. Pembangunan pasar bersih di Surabaya dan di Semarang.
2. Pembangunan hotel dan pertokoan di Sidoarjo.
3. Pembangunan mal di Purwokerto.

Program konstruksi mencakup adalah penataan stasiun-stasiun di Jabodetabek. Pada 2013 PT KAI Properti Manajemen berhasil menata semua stasiun di Jabodetabek sehingga e-ticketing dapat dilaksanakan.

Program konsultan bertujuan untuk menyediakan jasa konsultan hukum untuk menangani aset-aset bermasalah. Perusahaan telah membentuk unit khusus untuk jasa penanganan aset.

Thus, the value of the paid capital/shares issued is IDR 24,775,000,000 of the authorized capital as much as IDR 99,100,000,000.

C. BOARD OF COMMISSIONERS AND BOARD OF DIRECTORS

Act of Change No. 01 made in front of Notary Agung Sri Wijayanti, SH, M.Kn dated 9 September 2013 concerning the change of the company management.

Board of Commissioners

President Commissioner: Mayjen (Purn) Kusworo

Commissioner: Kurniadi Atosasmito

Commissioner: Hana Suryana

Board of Directors

President Director: Suaidi Haryanto

Operation & Marketing Director:

Sinung Tri Nugroho

Finance & Administration Director:

Ari Mulyono Madyo Saputro

D. HUMAN RESOURCES COMPOSITION

The employee number of PT KA Properti Manajemen in 31 December 2013 was 29 people, comprising 25 permanent employees and 4 not permanent.

E. OPERATIONAL ASPECT

During 2013, PT KA Properti Manajemen run three major programs, ie property development, construction works, and asset management consultant. Property development program that executed in 2013 was:

- 1. Establishment of clean traditional market in Surabaya and Semarang.*
- 2. Establishment of hotel and store center in Sidoarjo.*
- 3. Establishment of mall in Purwokerto.*

The Construction program included reorder and reconstruction of railways stations in Jabodetabek. In 2013, PT KAI Properti Manajemen successfully reordered all railway stations in Jabodetabek.

Consultant program aimed to provide legal consultant service for handling disputed asset. The company has organized a unit to provide disputed asset handling services.

F. ASPEK KEUANGAN**F. FINANCIAL ASPECTS****1. Laporan Laba Rugi PT KA Properti Manajemen Tahun 2013**

Pencapaian laba bersih 2013 sebesar Rp 15,73 miliar mencapai 291,5% dari 2012 sebesar Rp 5,4 miliar.

1. Statement of Profit (Loss) of PT KA Properti Manajemen In 2013

The net profits in 2013 amounted to IDR 15.73 billion reached 291.5% from 2012 amounting IDR 5.4 billion.

Laba Rugi PT KA Properti Manajemen 2013 (Rp 000.000)

Statement of Profit (Loss) PT KA Properti Manajemen 2013 (IDR 000.000)

Uraian	2013	2012	Description
Pendapatan Operasi	74.816	16.095	<i>Operating Income</i>
Beban Operasi	(48.599)	(6.062)	<i>Operating Cost</i>
Beban Usaha	(8.387)	(5.330)	<i>Operating Expense</i>
Laba (Rugi) Usaha	17.830	4.703	<i>Operating Profit</i>
Pendapatan (Beban) Usaha Lain-Lain	(428)	693	<i>Other Income (Expense)</i>
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Penghasilan	17.402	5.396	<i>Profit (Loss) Before Income Tax</i>
(Beban) Penghasilan Pajak Penghasilan	(1.671)	0	<i>Tax (Expense) Income</i>
Laba Usaha	15.731	5.396	<i>Profit (Loss) Current Year</i>

2. Laporan Posisi Keuangan

Realisasi total Aset/Liabilitas posisi per 31 Desember 2013 masing-masing sebesar Rp 54,64 miliar atau meningkat 58,12% terhadap tahun 2012 sebesar RP 22,88 miliar. Berikut adalah rinciannya:

2. Statement of Financial Position

Total realization of Asset/Liability, the position per 31 December 2013, each amounted IDR 54.64 billion or increasing 58.12% against the achievement in 2012 amounted Rp 22.88 billion. Here is the details:

Aset, Liabilitas, Ekuitas PT KA Properti Manajemen 2013 (Rp 000.000)

Assets, Liabilities, Equities of PT KA Properti Manajemen 2013 (IDR 000,000)

Uraian	2013	2012	Description
Aset			
Aset lancar	49.556	22.315	<i>Current Asset</i>
Aset Tidak lancar	5.083	569	<i>Fixed Asset</i>
Total Aset	54.638	22.884	Total Assets
Liabilitas			
Liabilitas Jangka Pendek	17.256	417	<i>Current Liability</i>
Liabilitas Jangka Panjang	631	1,447	<i>Long-Term Liability</i>
Total Liabilitas	17.887	1,864	Total Liabilities
Modal di setor	24.775	24.775	Paid Capital
Surplus/Defisit	11.976	(3.755)	Surplus/Deficit
Total Liabilitas dan Ekuitas	54.638	22.884	Total Liabilities and Equity

G. PROSPEK USAHA

Terkait dengan prospek usaha di tahun 2014, program kerja Perusahaan masih berkaitan dengan kelanjutan beberapa pengembangan properti dengan memanfaatkan lahan PT Kereta Api (Persero) yang telah disetujui oleh Menneg BUMN dengan surat persetujuan No. S-516/MBU/2012 tanggal 19 September 2012. Adapun bentuk pembangunannya adalah sebagai berikut:

1. Pembangunan Hotel/Pertokoan di Lokasi Ex-Rumah Dinas Waru

Pembangunan dilakukan di tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) di Jalan Brigjen Katamso, Waru, Sidoarjo, Jawa Timur. Adapun perkembangan dari pembangunan tersebut adalah:

- Kondisi lahan:
2 rumah dinas masih belum dibongkar karena digunakan untuk kantor dan gudang.
- Perizinan:
IMB untuk 16 bangunan Ruko diterbitkan oleh Pemerintah Kabupaten Sidoarjo.
- Pembangunan:
Konstruksi lantai 1 untuk 12 unit Ruko sudah berjalan 4 unit Ruko dalam proses pengerjaan pondasi. Progres pembangunan telah mencapai 18,9%.

2. Pembangunan Pasar Bersih dan Pertokoan di Lahan Srondol Semarang

Pembangunan dilakukan di tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) di Jalan Setiabudi Desa Srondol, Kecamatan Banyumanik Semarang Jawa Tengah. Adapun perkembangan pembangunannya sebagai berikut.

- Kondisi lahan
Pembongkaran ruko sudah mencapai 100% dan 4 rumah dinas belum bisa dibongkar dan masih akan dilakukan negosiasi ulang.
- Perizinan
Pengurusan perubahan KLB menjadi 8 lantai dan sudah disetujui oleh Dishub.

3. Pembangunan Emplasemen Purwokerto Timur Menjadi Mall dan Fasilitas Penunjang Lainnya

Pembangunan dilakukan dengan memanfaatkan tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) di Jalan Jenderal Sudirman, Purwokerto, Kabupaten Banyumas, Jawa Tengah. Adapun perkembangan pembangunan sebagai berikut:

G. BUSINESS PROSPECTIVE

Related to business prospects in 2014, the company work program is still related to the continuation of some property development that used PT Kereta Api (Persero)'s land that has been approved by the State Enterprises with letter No. S-516/MBU/2012 in 19 September 2012. The work program is as follows:

1. Development of Hotels/Shops Located in Ex-Waru Official House

The development is carried out on the land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) in Jalan Brigjen Katamso, Waru, Sidoarjo, East Java. The progress of the development are:

- The condition of land:
2 official residences had not been demolished yet, because utilized as office and warehouse.
- Licensing:
IMB for 16 commercial buildings published by Sidoarjo Government.
- Development:
The construction of first floor for 12 commercial units, 4 commercial units are in the process of erecting foundation. The entire progress has reached 18.9%.

2. Clean Market Development and Shops Land Srondol in Semarang

The development is done on land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) in Jalan Setiabudi, Srondol, Banyumanik, Semarang, Central Java. The development of the construction as follows.

- The condition of the land
The demolition of shophouses (ruko) has reached 100%, and 4 official houses could not be demolished, will be renegotiated.
- License
Modification of KLB into 8 floors, has been approved by the Transportation Department.

3. The Development of East Purwokerto Platform to Become a Mall and Other Supporting Facilities

The development is done by utilizing land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) in Jalan Sudirman, Purwokerto, Banyumas, Central Java. The progress of the development are as follows:

- a. Kondisi Lahan
 - 1). Bangunan Gedung Pusri telah dibongkar oleh pihak Pusri dan telah selesai 100%.
 - 2). Pembongkaran bangunan Bengkel AD belum dapat dilakukan karena masih menunggu jawaban dari Pangdam.
- b. Perizinan
 - Proses terakhir telah dikirimkan Surat Nomor 258/DU-KAPM/XII/2013 perihal Permohonan Izin Prinsip Pembangunan Hypermarket tanggal 10 Desember 2013 termasuk lampiran proposalnya kepada Bupati Banyumas.

4. Pembangunan Jembatan Penghubung di Emplasemen Jatinegara Jakarta yang Akan Dijadikan Area Komesial (Kios/Toko).

Pembangunan dilakukan dengan memanfaatkan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) di stasiun Jatinegara. Adapun perkembangannya adalah :

- a. Kondisi Lahan
 - Sterilisasi lokasi pembangunan dengan pemasangan sementara di lokasi pembangunan di Jatinegara.
- b. Perizinan
 - Proses terakhir telah dilakukan siding TPAK di Dinas Cagar Budaya DKI Jakarta untuk persetujuan desain skematis bangunan sebagai dasar bagi Dinas Tata Ruang DKI mengeluarkan gambar Block Plan.

H. STRATEGI

Terkait dengan berbagai pengembangan proyek properti di tahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) maka perusahaan melakukan sejumlah strategi pengembangan usaha sebagai berikut:

- a. Melakukan kajian terhadap prospek pasar (Feasibility Study) atas lokasi yang akan dikembangkan.
- b. Menjalin kerja sama dengan mitra yang berkompeten dalam pengembangan, pemasaran, dan pengelolaan pada setiap objek pengembangan.
- c. Mengambil langkah-langkah proaktif dalam menyelesaikan permasalahan administrasi/perizinan.
- d. Melakukan kerja sama Investasi dengan mitra terhadap objek pengembangan.

- a. Land Condition
 - 1). *Pusri Building has been completely demolished.*
 - 2). *The demolition of Army's Workshop can not be done, still waiting for the response from the Regional Commander.*
- b. Building Permit
 - The last process had been sent a letter Number 258/DU-KAPM/XII/2013 concerning the Application of the Development of Hypermarket dated December 10, including the attachments of the proposal in 2013 to the Head of Banyumas District Government.*

4. The Development of Connecting Bridge Construction in Djatinegara, Jakarta, for Commercial Area (Shops)

The development is in progress by utilizing land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) in Jatinegara Station. The progress of the development are as follows:

- a. Land Condition
 - Sterilizing the development location by temporarily erecting fences at the construction site in Jatinegara.*
- b. Building Permit
 - The last process has been done a siding in department of cultural heritage for approval of the schematic design of the building as basis for Jakarta Spatial Planning Agency to issue a Block Plan.*

H. STRATEGY

Related to the various development of property projects in the lands owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero), the company have made a number of business development strategies as follows:

- a. *Conduct a study on the prospects of the market (Feasibility Study) for the sites to be developed.*
- b. *Establish collaboration with partners who are competent in the development, marketing, and management of each development.*
- c. *Take proactive steps in completing administrative problems/licensing.*
- d. *Cooperation in investment with partners to the object of development.*

- e. Melakukan kerja sama dengan konsultan perencanaan yang representatif pada bidangnya.
- f. Melakukan kajian terhadap penciptaan Brand dengan konsultan.
- g. Melakukan kerja sama dengan konsultan marketing dalam bidang pemasaran.
- h. Melakukan penawaran kepada end user dengan tarif/harga yang bersaing dan beragam.
- i. Membuat brosur, pamphlet dan iklan untuk pemasaran.
- j. Selalu melakukan kontrol/koordinasi dengan tim untuk menjaga kelancaran setiap program.

- e. Cooperation with planning consultant who are representative on the field.
- f. Conducting a study on the creation of brand with consultants.
- g. Cooperation with marketing consultants in the field of marketing.
- h. Performing an offer to the end user with rates/prices competitive and diverse.
- i. Creating brochures, pamphlets and advertisements for marketing.
- j. Always do a control/coordination with team to maintain the smooth running of each program.





PT KA PARIWISATA

Gedung JRC Lt. Dasar
Jl. Ir. H. Djuanda 1B No. 8-10
Jakarta Pusat

Telp: 021 3890 2233
Email: rika@indorailtour.co.id & www.indorailtour.co.id
email: info@kalogistics.co.id

PT Kereta Api Pariwisata adalah anak perusahaan yang dibentuk PT Kereta Api Indonesia (Persero) berdasarkan Akta Pendirian No. 11 tanggal 8 September 2009, dibuat di hadapan Fathiah Helmi, SH, Notaris di Jakarta dan dicatat dalam database Sistem Administrasi Badan Hukum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor AHU-04724.AH.01.01 tanggal 28 Januari 2010 dengan perubahan terakhir di nyatakan dalam akta Notaris No. 05 tanggal 29 Februari 2012 yang dibuat di hadapan Notaris Agung Sri Wijayanti di Jakarta dan telah mendapatkan pengesahan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia RI No. AHU-AH.01.10-11840 tanggal 5 April 2012. Pemegang saham mayoritas adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar 99,9% dan Yayasan Pusaka sebesar 0,1%.

A. MAKSUM DAN TUJUAN PENDIRIAN PERUSAHAAN

Maksud dan tujuan pendirian perusahaan sesuai dengan Pasal 3 Akta Pendirian Nomor 11 tanggal 8 September 2009 adalah menyediakan jasa dan atau barang yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat di pasar dalam wilayah Indonesia di bidang pariwisata kereta api, dan kegiatan usaha yang mendukung pariwisata kereta api dengan menerapkan prinsip Perseroan Terbatas.

B. MODAL AWAL SESUAI AKTA PENDIRIAN

Modal dasar yang telah ditempatkan dan disetor Perusahaan sebesar Rp 24.775.000.000 dari modal dasar sebesar Rp 99.100.000.000. Adapun modal yang ditempatkan dan disetor oleh para pendiri dengan susunan kepemilikan sahamnya sebagai berikut.

1. PT Kereta Api Indonesia (Persero), sebanyak 24.750 lembar saham atau setara dengan Rp 24.750.000.000

PT Kereta Api Pariwisata is a subsidiary established by PT Kereta Api Indonesia (Persero) based on the Act of Establishment No.11 dated 8 September 2009, made in front of Fathiah Helmi, SH, Notary in Jakarta and recorded in the database of Legal Body Administration System, the Ministry of Law and Human Rights the Republic of Indonesia No. AHU-04724.AH.01.01 dated 28 January 2010 with the last change that stated in the Act of Notarist No. 05 dated 29 February 2012 made in front of Notarist Agung Sri Wijayanti in Jakarta and had been legalized by the Ministry of Law and Human Rights the Republic of Indonesia No. AHU-AH.01.10-11840 dated 5 April 2012. The majority shareholders are PT Kereta Api Indonesia (Persero) holding 99.9% of the total shares and Yayasan Pusaka holding 0.1% of the total shares.

A. AIM OF THE COMPANY ESTABLISHMENT

The aim of establishing the Company as stated in Article 3 of the Act of Establishment No. 11 dated 8 September 2009 is to provide services and/or goods with a high quality and strong competitiveness in Indonesian market in the field of railway tourism and other businesses that support it by implementing the principles of Limited Company.

B. AUTHORIZED CAPITAL AS DEFINED IN THE ACT OF ESTABLISHMENT

The authorized capital that had been placed and paid amounting IDR 24,775,000,000 of the authorized capital as much as IDR 99,100,000,000. The paid capital issued by the founders has a composition of share ownership as follows:

1. *PT Kereta Api Indonesia (Persero), holding 24,750 shares which equals IDR 24,750,000,000.*

2. Yayasan Pusaka, sebanyak 25 lembar saham atau setara dengan Rp 25.000.000.

Dengan demikian jumlah saham yang disetor adalah Rp 24.775.000.000 dari modal dasar sebesar Rp 99.100.000.000.

C. SUSUNAN DEWAN KOMISARIS DAN DIREKSI

Sampai dengan tanggal 31 Desember 2013 susunan Direksi dan Komisaris PT. KA Pariwisata, tidak mengalami perubahan, yaitu:

- a. Komisaris: Rono Pradipto
- b. Direktur Utama: Adi Suryatmini
- c. Direktur Operasi dan Administrasi: Nunuk Prihatiningsih

D. KOMPOSISI SUMBER DAYA MANUSIA

Jumlah pegawai PT KA Pariwisata per 31 Desember 2013 sebanyak 28 orang. Adapun komposisinya adalah: 2 orang sebagai Direksi, 1 orang sebagai Komisaris, 4 orang sebagai Vice President, 3 orang sebagai Manajer, 3 orang sebagai Asisten Manager, 8 orang sebagai Sales, 4 orang sebagai Staf/Supervisor, 2 orang sebagai IT Support, dan 1 orang sebagai GA Support.

Komposisi pegawai berdasarkan status adalah sebagai berikut: 4 orang berstatus pegawai diperbantukan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero), 9 orang PKWTT, dan 12 orang PKWT.

E. ASPEK OPERASIONAL

Program Perusahaan tahun 2013 ditetapkan dalam persetujuan RKAP tahun 2013 dengan program pengembangan yang dijabarkan sebagai berikut.

1. Kereta Wisata

Pada tahun 2013 volume perjalanan Kereta Wisata dengan berbagai tujuan tercapai 319 kali perjalanan atau setara dengan pendapatan Rp 6,21 miliar.

2. Tiket Kereta Api Reguler

Pada tahun 2013 tiket kereta api regular terjual sebanyak 55.721 lembar atau setara dengan Rp 12,51 miliar.

3. Tiket Pesawat

Pada tahun 2013 penjualan tiket pesawat baik domestik maupun internasional terjual sebanyak 10.784 lembar atau setara dengan pendapatan Rp 27,26 miliar.

4. Penjualan Paket Tur, Hotel, dan Dokumen Keimigrasian

Pada tahun 2013 terjual 49 paket tur atau setara dengan pendapatan Rp 13,49 miliar. Adapun

2. Yayasan Pusaka, holding 25 shares which equals IDR 25,000,000.

Thus, the value of paid capital issued is IDR 24,775,000,000 of the authorized capital as much as IDR 99,100,000,000.

C. BOARD OF COMMISSIONERS AND BOARD OF DIRECTORS

By 31 December 2013, the Board of Directors and The Board of Commissioners of PT KA Pariwisata did not change, namely:

- a. Commissioner: Rono Pradipto.
- b. President Director: Adi Suryatmini
- c. Operation and Administration Director: Nunuk Prihatiningsih

D. HUMAN RESOURCES COMPOSITION

The number of PT KA Pariwisata employees in 31 December 2013 was 28 people. The composition was: 2 Directors, 1 Commissioner, 4 Vice Presidents, 3 Managers, 3 Assistant Managers, 8 Salesmen, 4 Staff/Supervisors, 2 people as IT Support, and 1 person as GA Support.

The composition of employees based on the employment status is as follows: 4 conjunct employees from PT Kereta Api Indonesia (Persero), 9 employees contracted for uncertain period of time (PKWTT), 12 employees contracted for certain period of time (PKWT).

E. OPERATIONAL ASPECT

The Company's programs for 2013 were decided in the approval of RKAP 2013 having development programs described below:

1. Tourism Train

During 2013 the volume of Tourism Train trip for various destinations was 319 trips or equaled the income as much as IDR 6.21 billion

2. Regular Train Ticket

In 2013 the regular train tickets were sold as many as 55,721 sheets or equevalen to IDR 12.51 billion.

3. Airplane Ticket

In 2013 airplane tickets for both domestic and international flight were sold as many as 10,784 sheets or equaled IDR 27.26 billion.

4. Package of Tour, Hotel, and Immigration Documents

In 2013, as many as 49 tour packages were sold which equaled the income of IDR 13.49 billion. The

komposisi 49 paket tur itu adalah destinasi 26 domestik dengan tujuan Yogyakarta, Malang, Cirebon, Kepulauan Seribu, Bandung, Medan, Manado dan Purwokerto. Selain itu, paket tur luar negeri sebanyak 23 paket dengan tujuan China, Singapura, Bangkok, Hongkong, Australia dan Eropa.

F. ASPEK KEUANGAN

1. Laporan Laba Rugi PT KA Pariwisata Tahun 2013

Realisasi laba bersih tahun 2013 diperoleh sebesar Rp 3,33 miliar atau meningkat 32,37% dibandingkan realisasi Tahun 2012 sebesar Rp 2,25 miliar. Adapun rinciannya adalah sebagai berikut:

Laba Rugi PT KA Pariwisata 2013 (Rp 000.000)
Income Statement of PT KA Pariwisata 2013 (IDR 000,000)

Uraian	2013	2012	Description
Pendapatan Operasi	48.509	50.561	Operating Income
Beban Operasi	(42.688)	(46.763)	Operating Cost
Beban Usaha	(4.180)	(3.369)	Operating Expense
Laba (Rugi) Usaha	1.641	429	Operating Profit
Pendapatan (Beban) Usaha Lain-Lain	2.590	1.093	Other Income (Expense)
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Penghasilan	4.232	1.522	Profit (Loss) Before Income Tax
(Beban) Penghasilan Pajak Penghasilan	(898)	732	Tax (Expense) Income
Laba Usaha	3.333	2.254	Current Year Profit (Loss)

2. Laporan Posisi Keuangan

Untuk Total aset maupun kewajiban ditambah ekuitas sebesar Rp 33,51 miliar atau mengalami kenaikan 17% dibandingkan realisasi tahun 2012 sebesar RP 28,67 miliar.

Aset, Liabilitas, Ekuitas PT KA Pariwisata 2013 (Rp 000.000)
Assets, Liabilities, Equity PT KA Pariwisata 2013 (IDR 000,000)

Uraian	2013	2012	Description
Aset			Asset
Aset lancar	31.775	26.968	Current Asset
Aset Tidak lancar	540	508	Fixed Asset
Aset Lain lain	1.197	1.195	Other Assets
Total Aset	33.512	28.671	Total Asset
Liabilitas Jangka Pendek	5.363	2.583	Current Liability
Liabilitas Jangka Panjang	514	209	Long-Term Liability
Total Liabilitas	5.877	2.792	Total Liability
Ekuitas	27.635	25.879	Equity
Total Liabilitas dan Ekuitas	33.512	28.671	Total Liabilities and Equity

composition of those 49 tour packages was 26 packages of domestic destinations to Yogyakarta, Malang, Cirebon, Kepulauan Seribu, Bandung, Medan, Manado and Purwokerto. While the overseas tour package was 23 packages of destination to China, Singapore, Bangkok, Hongkong, Australia and Europe.

F. FINANCIAL ASPECT

1. Income Statement of PT KA Pariwisata 2013

The realization of net profit in 2013 was IDR 3.33 billion or increasing 32,37% of the realization in 2012 as much as IDR 2.2 billion. The description is as follows:

G. PROSPEK BISNIS

Industri wisata sedang tumbuh di Indonesia. Minat masyarakat untuk berwisata berbasis kereta api juga meningkat. Guna meningkatkan kinerja operasional maka Perusahaan memiliki sejumlah rencana pengembangan pada tahun 2014 sebagai berikut:

- Penambahan KA Wisata yakni KA Sleeper dan Super Eksekutif.
- Pembangunan hotel budget di Stasiun Gambir.
- Pembangunan hotel budget di Stasiun Bandung.

H. STRATEGI PEMASARAN

Adapun strategi pemasaran yang akan dilakukan Perusahaan dalam rangka meningkatkan pendapatan adalah mengembangkan dan memperluas pangsa pasar baru, termasuk melakukan survei ke lokasi kawasan wisata baru, baik di dalam maupun di luar negeri. Dengan penambahan destinasi baru maka diharapkan penjualan paket tur akan meningkat. Selain itu, untuk meningkatkan penjualan terhadap pesanan tiket pesawat, Perusahaan berencana untuk menjadi agen IATA.

Kemudian untuk meningkatkan penjualan tiket kereta api regular maka Perusahaan berencana untuk meningkatkan penjualan tiket rombongan. Guna mendukung hal tersebut, maka Perusahaan akan memberikan layanan khusus seperti pemberian tanda peserta untuk mempercepat proses boarding.

Selain itu pembukaan beberapa konter penjualan tiket kereta api dan pesawat di Stasiun Gambir, Bogor dan Bandung juga memberikan kontribusi yang cukup signifikan terhadap peningkatan penjualan.

G. BUSINESS PROSPECT

Tourism industry is growing in Indonesia. The interest of people to make a tour based on train is increasing as well. In order to improve the operational performance, the Company has a number of development plans in 2014 as follows:

- *Adding Tourism Train, namely Sleeper Class and Super Executive class.*
- *Developing budget hotel at Gambir Station.*
- *Developing budget hotel at Bandung Station.*

H. MARKETING STRATEGY

The marketing strategy that the Company will implement in order to increase income is developing and broadening new markets including survey to both domestic and overseas locations of new tourism areas. By adding new destinations, the sale of tour package is expected to increase. Meanwhile, in order to increase the sale of airplane ticket reservation, the Company plans to become an IATA agent.

Then, to increase the sale of regular train ticket, the Company plans to increase the sale of party ticket. To support this effort, the Company will deliver special services such as giving participant identity in order to speed up the boarding process.

In addition, opening some counters for train and airplane ticket sales at Gambir Station, Bogor Station, and Bandung Station will also contribute significantly enough to the increase of sales.



PT RAILINK



PT Railink Pusat
Gedung JRC Lt. 3
Jl. Ir. H. Djuanda 1B No. 8-10
Jakarta Pusat
Telp: (021) 4453 4576
Fax: (021) 350 3235

PT Railink adalah perusahaan yang dibentuk bersama antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT Angkasa Pura II (Persero) berdasarkan Akta No. 34 tanggal 28 September 2006 oleh Notaris Silvia Abbas Sudrajat, SH di Jakarta, yang terakhir diubah sebagaimana dinyatakan dalam Akta Notaris Hadijah, SH, No. 25 tanggal 18 Nopember 2013. Pemegang saham terbesar PT Railink adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar 60% dan PT Angkasa Pura II (Persero) sebesar 40%.

A. MAKSDU DAN TUJUAN PENDIRIAN PERUSAHAAN

PT. Railink adalah anak perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang bidang usahanya adalah transportasi kereta api bandara dan usaha-usaha lainnya di dalam dan di luar wilayah Indonesia yang meliputi usaha pengangkutan orang dan barang dengan kereta api dan kemanfaatan umum dengan menerapkan prinsip-prinsip perseroan terbatas.

B. MODAL AWAL SESUAI AKTA PENDIRIAN

Modal Dasar Perusahaan ini ditetapkan sebesar Rp 400.000.000.000 terbagi atas 400.000 lembar saham, masing-masing saham bernilai nominal Rp 1.000.000.

PT Railink is a subsidiary established by PT Kereta Api Indonesia (Persero) and PT Angkasa Pura II (Persero) based on Act Certificate No. 34 dated September 28th, 2006 by Notary Silvia Abbas Sudrajat, SH in Jakarta, which is finally changed as stated in Act of Notary Hadijah, SH No. 25 dated November 18th 2013. The shareholders of PT Railink are PT Kereta Api Indonesia (Persero) holding 60% of the total shares and PT Angkasa Pura II (Persero) holding 40% of the total shares.

A. AIM OF THE COMPANY ESTABLISHMENT

PT Railink is a subsidiary of PT Kereta Api Indonesia (Persero) whose business line is airport railway transportation and other businesses both domestic and overseas including passenger and freight train by train and public utility which implements the principles of limited company.

B. CERTIFICATE ACT OF ESTABLISHMENT

The authorized capital that had been placed and paid amounting IDR 400,000,000,000 comprising 400,000 shares, each having nominal value of IDR 1,000,000.

Modal Dasar tersebut telah ditempatkan dan disetor dengan rincian sebagai berikut.

1. PT Kereta Api Indonesia (Persero), sebanyak 149.400 lembar saham, dengan nilai Rp 149.400.000.000.
2. PT Angkasa Pura II (Persero) sebanyak 99.600 lembar saham, dengan nilai Rp 99.600.000.000.

Jadi, seluruhnya berjumlah 249.000 lembar saham atau senilai Rp 249.000.000.000.

C. SUSUNAN DEWAN KOMISARIS DAN DIREKSI

Berdasarkan Akta Notaris Hadijah, SH No. 25 tanggal 18 Nopember 2013 maka susunan Dewan Komisaris dan Dewan Direksi adalah sebagai berikut:

Susunan Dewan Komisaris:

Komisaris Utama: Salahudin Rafi

Anggota Dewan Komisaris: Bambang Irawan

Angota Dewan Komisaris: Wulang Agus Wahono

Susunan Dewan Direksi:

Direktur Utama: Muhammad Nurul Fadhila

Direktur Komersial: Mey K. Hasibuan

Direktur Teknik & Operasi: Husein Nurrony

Direktur Adm. & Keuangan: Erry Dwi Prasetyo

D. KOMPOSISI SUMBER DAYA MANUSIA

Per 31 Desember 2013, jumlah SDM sebanyak 212 orang (tidak termasuk Komisaris). Adapun komposisi pegawai untuk kantor pusat adalah jumlah Komisaris dan Direksi sebanyak 7 orang, Vice President (VP) sebanyak 3 orang, Manager sebanyak 8 orang, staf sebanyak 6 orang. Sedangkan untuk kantor Cabang di Medan sebanyak 192 orang, terdiri dari General Manager (GM) sebanyak 1 orang, Manager sebanyak 3 orang, Junior Manager sebanyak 1 orang, Senior Supervisor sebanyak 7 orang, Supervisor sebanyak 5 orang, staf administrasi sebanyak 10 orang, Customer Service sebanyak 55 orang, teknisi sarana sebanyak 11 orang, petugas security (status outsourcing) sebanyak 54 orang, dan petugas kebersihan (status outsourcing) sebanyak 45 orang.

The authorized capital had been placed as follows:

1. *PT Kereta Api Indonesia (Persero), holding 149,400 shares, having as much as IDR 149,400,000,000.*
2. *PT Angkasa Pura II (Persero) holding 99,600 shares, having as much as IDR 99,600,000,000.*

Thus in total there are 249,000 shares with the nominal IDR 249,000,000,000.

C. BOARD OF COMMISSIONERS AND BOARD OF DIRECTORS

Based on the Act of Notary Hadijah, SH No. 25 dated November 18th 2013, the Board of Commissioners and the Board of Directors are as follows:

Board of Commissioner: Salahudin Rafi

Commissioner: Bambang Irawan

Commissioner: Wulang Agus Wahono

Board of Directors:

President Director: Muhammad Nurul Fadhila

Commercial Director: Mey K. Hasibuan

Technique & Operation Director: Husein Nurrony

Administration & Finance Director: Erry Dwi Prasetyo

D. HUMAN RESOURCES COMPOSITION

In 13 December 2013, the company had 212 employe people (excluding Commissioners). There are 7 people in the Board of Commissioners and Directors, 3 Vice Presidents (VP), 8 Managers, and 6 Staff in the Head Office. Meanwhile, in Medan Branch Office there are 192 people consisted of 1 General Manager (GM), 3 Managers, 1 Junior Manager, 7 Senior Supervisors, 5 Supervisors, 10 administration staff, 55 Customer Service officers, 11 facility technicians, 54 security officers (outsourced), and 45 cleaning service officers (outsourced).

E. ASPEK OPERASIONAL

Sejak beroperasi di Bulan Juli 2013, okupansi penumpang KA Bandara Kualanamu per bulan adalah sebagai berikut:

E. OPERATIONAL ASPECT

Since its operation in July 2013, the monthly passenger occupancy rate of KA Bandara Kualanamu is as follows:

Tingkat Okupansi Penumpang
Passenger Occupancy Rate

No.	Bulan	Target	Realisasi (%)	(%)	Months
1.	Juli	103.974	15.437	14,85%	July
2.	Agustus	103.974	66.714	64,16%	August
3.	September	100.620	46.216	45,93%	September
4.	Oktober	103.974	40.204	8,67%	October
5.	November	100.620	45.236	44,96%	November
6.	Desember	103.974	59.755	57,47%	December
TOTAL		717.756	273.562	38,11%	Total

Tidak tercapainya target okupansi penumpang disebabkan oleh beberapa hal berikut.

1. Operasi KA Bandara Kualanamu baru terlaksana pada tanggal 25 Juli 2013, sementara dalam penyusunan RKAP 2013 diasumsikan beroperasi di Bulan Juni 2013.
2. Pada RKAP Tahun 2013 diasumsikan frekuensi KA sebanyak 26 KA per hari, realisasi mulai awal operasi sd tanggal 14 November 2013 adalah 20 KA per hari.
3. Okupansi penumpang harian masih berkisar 40% sampai dengan 45% dari target RKAP 2013.

The reasons why the targeted passenger occupancy rate was not achieved are as follows:

1. *The operation of Airport Train KNO had been just realized on 25 July 2013, while the preparation of RKAP 2013 was assumed to operate in June 2013.*
2. *In RKAP 2013, it was assumed that the train frequency would be 26 trains per day, but the realization since the beginning of its operation until 14 November 2013 was 20 trains per day only.*
3. *The daily passenger occupancy rate was still around 40% up to 45% of the target in RKAP 2013.*

Tingkat Pelayanan
Service Level

No.	Uraian	Realisasi	Description
1.	Rata-rata Keterlambatan:		Average Delay:
	Berangkat	0,40%	Departure
	Datang	1,00%	Arrival
2.	Rata-rata Ketepatan:		Average Punctuality:
	Berangkat	99,60%	Departure
	Datang	99,00%	Arrival

F. ASPEK KEUANGAN

1. Laporan Laba Rugi PT Railink Tahun 2013 (Audited)

Tahun 2013, PT Railink masih mengalami kerugian sebesar Rp 1,14 miliar atau mengalami penurunan kerugian dari tahun 2012 yang mencapai rugi Rp 1,8 miliar. Hal ini disebabkan pada tahun 2013 PT Railink telah menghasilkan pendapatan karena beroperasinya KA Bandara Kualanamu mulai Juli 2013

Laba Rugi PT Railink 2013 (Rp 000.000)
Statement of Profit (Loss) of PT Railink 2013 (IDR 000,000)

Uraian	2013	2012	Description
Pendapatan Operasi	23.300		Operating Income
Beban Operasi	(17.252)	(266)	Operating Cost
Beban Usaha	(12.986)	(5.834)	Operating Expense
Laba (Rugi) Usaha	(6.937)	(6.100)	Operating Profit
Pendapatan (Beban) Usaha Lain-Lain	4.119	4.301	Other Income (Expense)
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Penghasilan	(2.818)	(1.799)	Profit (Loss) Before Income Tax
(Beban) Penghasilan Pajak Penghasilan	1.681		Tax (Expense) Income
Laba Usaha	(1.136)	(1.799)	Current Year Profit (Loss)

2. Laporan Posisi Keuangan (Neraca) PT Railink tahun 2013 (Audited)

Tahun 2013, realisasi total aset sebesar Rp 407,66 miliar, sementara total hutang jangka pendek sebesar Rp 27,49 miliar, total hutang jangka panjang sebesar Rp 128,45 miliar, dan total modal sebesar Rp 251,72 miliar.

Jika dibanding tahun 2012:

1. Total aset mencapai 369% atau naik 269%
2. Utang mencapai 2,441% atau naik 2,341%
3. Ekuitas mencapai 242% atau naik 142%

F. FINANCIAL ASPECT

1. Statement of Profit (Loss) of PT Railink in 2013 (Audited)

In 2013, PT Railink still experienced a deficit of IDR 1.14 billion or experienced decreasing of loss from 2012 which reached IDR 1.8 billion. It was because PT Railink has generated income by operating KA Kualanamu since July 2013.

2. Statement of Financial Position (Balance Sheet) PT Railink 2013 (Audited)

In 2013, the realization of total assets, the total current (short-term) liabilities, and the total equity were respectively IDR 407,66 billion, IDR 27.49 billion, IDR 128.45 billion, and IDR 251.72 billion.

Compared to 2012:

1. Total asset reached 369% or increase 269%
2. The Loan reached 2.441% or increase 2,341%
3. Equity reached 242% or increase 142%

Aset, Liabilitas, Ekuitas PT Railink 2013 (Rp 000.000)
Assets, Liabilities, Equities of PT Railink 2013 (IDR 000,000)

Uraian	2013	2012	Description
Aset			Assets
Aset lancar	179.596	64.088	<i>Current Asset</i>
Aset Tidak lancar	228.064	46.238	<i>Fixed Asset</i>
Total Aset	407.660	110.326	Total Assets
Liabilitas			Liabilities
Liabilitas Jangka Pendek	27.493	1.003	<i>Current Liability</i>
Liabilitas Jangka Panjang	128.446	5.465	<i>Long-Term Liability</i>
Total Liabilitas	155.939	6.468	Total Liabilities
Ekuitas	251.721	103.858	Equity
Total Liabilitas dan Ekuitas	407.660	110.326	Total Liabilities and Equity

G. PROSPEK USAHA

Dengan terus meningkatnya jumlah penumpang pesawat udara setiap tahunnya maka prospek usaha PT Railink sangat baik. Ditambah dengan semakin padatnya lalu lintas kendaraan (kemacetan) di pusat kota, terutama Jakarta, serta keamanan dan kenyamanan yang sangat diharapkan dari pengguna jasa transportasi umum maka KA bandara akan menjadi alternatif utama transportasi ke dan dari bandara.

Selain itu, konsep bandara yang akan menuju kepada konsep Aerotropolis, di mana bandara akan dibuat menjadi sebuah kota mandiri, aksesibilitas ke dan dari bandara yang cepat, tepat waktu, aman, dan nyaman akan menjadi andalan orang yang akan datang ke bandara sehingga transportasi darat berbasis jalan rel KA akan menjadi pilihan utama.

Untuk KA Bandara Kualanamu, apabila jalur ganda selesai direalisasikan di tahun 2015, maka waktu tempuh ke dan dari bandara adalah sekitar 25 menit. Ini merupakan keunggulan utama bagi angkutan penumpang. Selain angkutan penumpang, angkutan barang kargo ke Bandara Kualanamu juga sangat potensial, mengingat pergerakan angkutan kargo di Bandara Kualanamu yang terus meningkat.

Direncanakan KA Bandara Soekarno-Hatta akan beroperasi di Tahun 2015, sementara berikutnya akan dilakukan penjajagan untuk KA Bandara Juanda Surabaya, KA Bandara Yogyakarta, dan KA Bandara di Jawa Barat (bandara baru di Kertajati).

G. BUSINESS PROSPECT

Regarding to the number of airplane passengers which tends to increase every year, the business prospect of PT Railink is very good. Moreover, with the road traffic getting crowded in the downtowns, especially in Jakarta, security and comfort are expected by the public transport users, thus, the airport train will become a main alternative transportation to and from the airport.

In addition, the concept of airport that will be Aerotropolis, by which the airport will be designed as an autonomous city, thus the fast, punctual, secured, and comfortable accessibility to and from the airport will be relied on people who want to go to the airport. Therefore, the railway-based land transportation will become the main choice.

For Kualanamu Airport Train, if the completion of double track can be realized in 2015, the travel time to and from will be around 25 minutes. This is the main advantage for passenger transportation. In addition to passenger transportation, freight train to Kualanamu Airport is also very potential, regarding the movement of freight train in Kualanamu Airport is consistently increasing. It is planned that Soekarno-Hatta Airport train will be operated in 2015, and will subsequently be followed with exploration for Juanda Airport train in Surabaya, Yogyakarta airport train, and airport train in West Java (new airport in Kertajati).

I. STRATEGI PEMASARAN

Strategi pemasaran yang dilakukan selama tahun 2013 adalah sebagai berikut:

- a. Mengeluarkan promo-promo yang terkait dengan acara khusus, misalnya saat proklamasi 17 Agustus yang lalu maka selama bulan Agustus harga tiket per orang menjadi Rp 60.000.
- b. Mengeluarkan strategi harga progressive, yaitu jumlah pembelian tiket lebih banyak akan mendapatkan potongan harga.
- c. Bekerja sama dengan airlines untuk tiket penumpang dan crew pesawat udara, hotel untuk pengunjung hotel, perusahaan untuk tiket karyawan secara berlangganan, dan penyebaran brosur atau flyer di tempat-tempat yang dianggap potensial (bandara, mal, perkantoran, dan lain-lain).
- d. Iklan, baik di media cetak maupun elektronik (radio, TV)
- e. Penerbitan media cetak berupa booklet yang berfungsi untuk menyebarkan berita-berita yang terkait dengan perusahaan.

I. MARKETING STRATEGY

The marketing strategy that have been implemented in 2013 is as follows:

- a. Holding promotions in relation with special events, for example; related to the independence day August 17th last year so during that August the ticket price for each person was IDR 60,000.
- b. Issuing progressive price, i.e. more tickets, more discounts.
- c. Collaboration with airlines for passenger's ticket and airplane crew, with hotels for hotel visitors, with companies for subscribed tickets for their employees, and spreading brochures and flyers to potential places (airport, mall, office complex, etc.).
- d. Publishing advertisements on both printed and electronic media.
- e. Publishing printed media in the form of booklet that is used to spread news related to the Company.



Prospek Usaha dan Strategi Perusahaan

*Business Prospects
and Corporate
Strategy*



Prospek Usaha dan Tantangan

Business Prospect and Challenge

PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki dua lini bisnis utama, yaitu angkutan barang dan angkutan penumpang. Pada tahun 2013, angkutan penumpang menyumbang pendapatan sebesar 45% terhadap total pendapatan disusul oleh angkutan barang 35%. Namun, pertumbuhan volume angkutan penumpang selama lima tahun terakhir cenderung stagnan. Peningkatan pendapatan penumpang disebabkan oleh kebijakan tarif yang dinaikkan pada akhir minggu dan hari libur. Sementara itu, persaingan dengan moda transportasi lain seperti bus, pesawat udara, jasa travel, dan persewaan mobil semakin tinggi.

Angkutan penumpang masih memiliki peluang untuk berkembang. PT Kereta Api Indonesia (Persero) beroperasi di Jawa dengan penduduk terpadat di Indonesia. Pada tahun 2015, penduduk Jawa diproyeksikan mencapai 149 juta jiwa berpotensi menjadi pasar angkutan penumpang. Tantangannya adalah menarik para calon penumpang untuk menggunakan jasa kereta api.

Potensi pertumbuhan berada pada sektor angkutan barang. Pada 2013 *market share* angkutan barang dengan menggunakan kereta api masih sekitar 1,42% total angkutan barang. Selama ini PT Kereta Api Indonesia (Persero) memfokuskan jasa angkutan barang di Sumatera untuk melayani industri pertambangan dan perkebunan. Sementara itu di Jawa, seiring dengan pertumbuhan industri, terjadi peningkatan arus angkutan peti kemas dan *general cargo*. Selama tahun 2013, PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengangkut 2,5 juta ton peti kemas. Dengan penuhnya lalu lintas jalan raya, angkutan kereta api memiliki peluang besar untuk mengembangkan angkutan barang. Selain itu, pembangunan rel ganda yang akan selesai 2014 menjadi salah satu peluang bagi Perseroan untuk meningkatkan jasa angkutan barang.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) has two main business lines, cargo transportation and passenger transportation. In 2013, passenger trains contributed 45% and freight train 35% of total revenue. Unfortunately, the passenger trains growth within the last five years tended to be stagnant. The increase of income from passenger train was not because of the volume but because of tariff policy, raising the tariff on weekends and holidays. Meanwhile the competition with other modes of transportation such as bus, airplane, travel agent, and car rental was getting tighter.

Passenger trains still has a chance to grow. PT Kereta Api Indonesia (Persero) operates in Java with the highest density population in Indonesia. The population in Java is projected to become 149 million people in 2015 making it potential market for passenger transportation. The challenge is how to attract them to use railway transportation services.

The potential growth is in the sector of freight transportation. The market share of freight train by services in 2013 is around 1.42% of total cargo transportation. So far, PT Kereta Api Indonesia (Persero) focuses on cargo transportation in Sumatera to serve mining and plantation industries, while in Java, along with the industrial growth, the transportation of container and general cargo was increasing. During 2013, PT Kereta Api Indonesia (Persero) has transported 2.5 million tons of container. With the saturated roads, railway transportation services has a big chance to develop cargo transportation. In addition, the construction of double track which is estimated to complete in 2014 provide the Company with the chance to increase freight transportation.

Strategi Perusahaan Corporate Strategy



Adanya potensi pertumbuhan dan peningkatan kemampuan internal Perseroan, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memilih strategi pertumbuhan dengan berfokus pada pengembangan jasa angkutan barang yang didukung oleh angkutan penumpang.

A. STRATEGI JASA ANGKUTAN BARANG

Strategi utama Perseroan untuk jasa angkutan barang adalah meningkatkan porsi pendapatan secara agresif dari angkutan barang di Jawa dan Sumatera. Caranya dengan menawarkan konsep *total logistic solution* kepada pelanggan untuk memberikan layanan angkut barang *pick up & delivery* secara *door to door services*.

Strategi jangka pendek Perseroan yang akan dilaksanakan pada 2014 adalah membangun berbagai fasilitas pendukung bongkar muat, seperti fasilitas bongkar muat, gudang, emplasmen. Strategi jangka panjang yang akan dicapai pada 2018 adalah membangun sistem *total logistic solution* dengan menyediakan jasa pendukung dan akses ke pusat industri dan pelabuhan laut maupun udara.

With the existing potential growth and the improved Company's capacity, PT Kereta Api Indonesia (Persero) choosed the growth strategy that focuses on the development of freight train which is supported by passenger train.

A. STRATEGY FOR FREIGHT

The Company's main strategy for cargo transportation is to aggressively increase the income from cargo transportation in Java and Sumatera by offering the concept of Total Logistic Solution to customers by providing door-to-door pick up and delivery services.

The short-term strategy which will be implemented in 2014 is to build loading-unloading supporting facilities such as warehouse, and sliding track. In the long-term, what will be achieved in 2018 is to build a system of total logistic solution by providing supporting services and access to industrial centers, seaports and airports.

Strategi tersebut telah diterjemahkan ke dalam beberapa program dengan target yang jelas sebagai berikut:

- **Pengembangan Angkutan Barang di Jawa**

Target pendapatan angkutan barang di Jawa sebesar 31,9 juta ton pada tahun 2018 dengan pendapatan Rp 3 triliun.

Kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan program tersebut adalah membangun fasilitas bongkar muat, lapangan peti kemas, dan pergudangan. Perseroan juga sedang mengkaji pembangunan jalur khusus angkutan barang Jatinegara-Kemayoran-Tanah Abang di Jakarta. PT Kereta Api Indonesia (Persero) sudah membeli 100 lokomotif dan 1.200 gerbong untuk angkutan barang. Dan ke depannya masih akan melakukan pengadaan lokomotif dan gerbong untuk mendukung pencapaian target volume angkutan di tahun 2018.

- **Pengembangan Angkutan Barang di Sumatera Utara**

Target program pengembangan angkutan barang di Sumatera Utara adalah 1,1 juta ton dengan pendapatan Rp 151 miliar di tahun 2018 yang akan dicapai secara bertahap. Untuk mendukung pencapaian tersebut, PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan perbaikan rel menuju Pelabuhan Belawan dan pembangunan lintas Seimankei-Bandar-Kualatanjung. Selain itu, Perseroan juga melakukan pemindahan 4 lokomotif CC 201 dari Jawa dan penyehatan lokomotif BB.

- **Pengembangan Angkutan Barang di Sumatera Barat**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) menargetkan pendapatan tahun 2018 sebesar Rp 81 miliar dan volume angkutan barang 4,68 juta ton. Untuk mencapai tujuan tersebut, Perseroan melakukan beberapa tindakan strategis, yaitu pembangunan double track Indarung-Bukitpupus, perbaikan jalan rel menuju Balai Yasa, emplasemen Stasiun Indarung, sepur di Teluk Bayur, dan jembatan lintas Indarung-Bukitpupus. Untuk mendukung pencapaian ini, Perseroan juga akan memindahkan 2 lokomotif CC 201 dari Jawa pada tahun 2014.

- **Pengembangan Angkutan Barang di Sumatera Selatan**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) menargetkan pendapatan tahun 2018 sebesar Rp 8,6 triliun dengan volume angkutan barang 42,4 juta ton. Perseroan melakukan beberapa tindakan strategis, yaitu pembangunan double track tambahan arah Tarahan, pengembangan Balai

The above strategy have been translated into several programs with clearly detailed targets as follows:

- **Development of Freight Train in Java**

The freight train in Java in 2018 is targeted to reach 31.9 million tons of freight with income as much as IDR 3 trillion.

The activities carried out to realize this program are among others to develop loading-unloading facilities, container yards, and warehouses. The company is studying to build special track for freight train taking route Jatinegara-Kemayoran-Tanah Abang. PT Kereta Api Indonesia (Persero) will buy 100 locomotives and wagons to support freight volume achievement target in 2018.

- **Development of Freight Train in North Sumatera**

The target of developing freight train in North Sumatera is to transport 1.1 million tons with the income as much as IDR 151 billion in 2018 which will be achieved incrementally. To support this achievement, PT Kereta Api Indonesia (Persero) has repaired the railway track to port of Belawan and built Seimankei-Bandar-Kualatanjung track. Besides that, the Company also relocates 4 units of CC locomotive and repairs BB locomotives.

- **Development of Freight Train in West Sumatera**

PT Kereta Api Indonesia sets the target of income as much as IDR 81 billion with the freight volume of 4.68 million tons. To achieve the target, the Company carries out several strategic actions such as developing double track Indarung-Bukitpupus, repairing the railroad to Balai Yasa (Workshop), railway yard of Indarung Railway Station, spur in Teluk Bayur, railway bridge of Indarung-Bukitpupus route. To support the achievement of this target, the Company will relocate 2 units of locomotives from Java in 2014.

- **Development of Freight Train in South Sumatera**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) set the income from freight train as much as IDR 8.6 trillion and the freight volume of 42.4 million tons in 2018. To achieve the target, the Company took some strategist actions including the development of double track extension to Tarahan and

Yasa.Pembangunan loading unloading untuk batu bara swasta, pembangunan *double track* lintas prabumulih-Kertapati, pembangunan long siding dan stasiun baru.

B. Strategi Jasa Angkutan Penumpang

Strategi pengembangan angkutan penumpang Perseroan ditujukan untuk menarik masyarakat menggunakan jasa kereta api. Strategi jangka pendeknya adalah meningkatkan layanan dengan memberikan keamanan, kenyamanan, dan nilai bagi pelanggan mulai dari stasiun keberangkatan hingga ke stasiun tujuan.

Untuk strategi jangka panjang, Perseroan membangun sistem pelayanan jasa transportasi unggulan yang terpadu dengan jasa pendukung, seperti kereta bandara, kereta wisata, biro jasa, dan *tour*. Strategi tersebut dituangkan dalam program sebagai berikut.

- Angkutan penumpang jarak jauh dan menengah**
Untuk angkutan penumpang jarak jauh, Perseroan menjalankan program penambahan kereta baru untuk jalur-jalur yang potensial. Pada 2013 penambahan kereta baru di antaranya adalah: Malioboro Ekspress rute Malang-Yogyakarta, Krakatau rute Merak-Cirebon

Kereta baru yang akan diluncurkan pada 2014 di antaranya adalah Kereta Api Ajisaka rute Lempuyangan-Yogyakarta, Sarangan rute Surabaya-Madiun, Maharani rute Surabaya-Cepu, Kamandaka rute Purwokerto-Semarang. Selain itu, Perseroan juga terus meng-upgrade kereta ekonomi menjadi kereta ekonomi AC dan kereta kelas bisnis menjadi kereta eksekutif.

- Pengembangan Commuterline Jabodetabek**
Sasaran pengembangan angkutan penumpang Jabodetabek adalah mengangkut 1,1 juta penumpang/hari dan pendapatan Rp3 triliun pada 2018. Untuk mendukung pencapaian tersebut, pada 2013 Perseroan memberlakukan sistem *e-ticketing*. Pada 2014 Perseroan akan membeli dan mengoperasikan kereta-kereta baru serta mengoptimalkan operasional KRL dari 8 kereta menjadi 10 kereta pada setiap rangkaian.

development of Balai Yasa (Workshop).

The Company also develop loading and unloading for private company, development of double track Prabumulih Kertapati, and development of long siding and new railway station.

B. Strategy for Passenger Transportation

The Company's strategy of passenger train development is aimed at attracting public interest to use train services. The short-term strategy is to Improve safety, comfort, and value to the customers starting from the departure station to the destination station.

he long-term strategy is to build a system of excellent transportation services integrated with supporting services like airport train, recreational train, and tour service bureau. Those strategies are translated into some programs as follows:

- Developing passenger train for long and middle distance**
For long distance passenger train, the company will add new trains for potential routes. In 2013, the additional new trains were Malioboro Ekspress for Malang-Yogyakarta route and Krakatau for Merak-Cirebon route.

In 2014, the new trains that will be launched are Ajisaka for Lempuyangan-Yogyakarta route, Sarangan for Surabaya-Madiun route, Maharani for Surabaya-Cepu route, Kamandaka for Purwokerto-Semarang route. In addition, the Company consistently upgrades economy class trains to become air-conditioned economy class trains, and business class train to become executive class trains.

- Developing Jabodetabek Commuterline**
The target developing commuterline Jabodetabek is to transport 1.1 million per day with the income in 2018 as much as IDR 3 trillion. To support the target achievement, in 2013 the Company has implemented e-ticketing system, while in 2014 the Company will buy and operate new trains each consisting of 10 coaches.

Untuk kebutuhan jangka panjang, Perseroan akan membangun *double track* khusus untuk kereta jabodetabek, penambahan daya listrik, dan penambahan sinyal dan stasiun. Perseroan telah mengalokasikan anggaran sebesar Rp 2,69 triliun sampai dengan tahun 2018 untuk pengembangan infrastruktur Jabodetabek dan Rp 848 miliar untuk pengadaan Kereta Rel Listrik (KRL).

- **Pengembangan Kereta Api Bandara Soekarno Hatta**

Target pengembangan Kereta Api Bandara Soekarno Hatta adalah mengangkut 11,4 juta penumpang dengan pendapatan Rp 900 miliar pada 2018. Untuk mencapai sasaran tersebut, Pereseroan merencanakan membangun rel sepanjang ±12 km dari Stasiun Batu Ceper ke Bandara Soekarno Hatta. Selain itu, Perseroan juga akan menambah daya listrik dan sinyal serta membangun fasilitas City Air Terminal.

- **Pengembangan Kereta Api Bandara Kualanamu**

Kereta Api Bandara Kualanamu mulai beroperasi pada 2013. Target program ini adalah mengangkut 2,22 juta penumpang dan pendapatan Rp 155 miliar pada 2018. Untuk mencapai sasaran tersebut, pada 2014 Perseroan akan meningkatkan frekuensi KA Bandara Kualanamu dan penambahan infrastruktur pada City Air Terminal di stasiun Medan.

- **Pengembangan Bisnis Properti**

Pengembangan bisnis properti merupakan upaya Perseroan untuk mengoptimalkan aset sekaligus mendukung usaha angkutan penumpang maupun barang. Target pengembangan properti adalah pengelolaan 5,4 juta m² tanah dengan pendapatan Rp 1,8 triliun pada 2018. Untuk mencapai sasaran tersebut, Perseroan membangun 45 budget hotel, pengusahaan pergudangan, dan pengusahaan aset.

To fulfill long-term demand, the Company will build double track special for Jabodetabek trains, add electricity power, add signals and stations. The Company has allocated a budget of IDR 3.5 trillion for infrastructure development and IDR 1.4 trillion for the procurement of Electric Multiple Unit (EMU).

- **Developing train transportation to Soekarno-Hatta Airport**

The target of developing train transportation to Soekarno-Hatta Airport is to transport 11.4 million passengers with income amounting IDR 900 billion in 2018. To achieve the target, the Company has developed railway track as long as 12 km from Batu Ceper station to Soekarno-Hatta Airport since 2014. In addition, the Company will also add the electric power and signals and build City Air Terminal facilities.

- **Developing train transportation to Kualanamu Airport**

Train transportation to Kualanamu Airport has been operated since 2013. The target of this program is to transport 2.22 million passengers with income amounting IDR 155 billion in 2018. To achieve the target, the increased the trip frequency of Bandara Kualanamu train.

- **Developing Property Business**

Property business development is one of the Company's efforts to optimize their assets and at the same time to support cargo and passenger transporation business. The target of property development is to manage 5.4 million meter square land with income as much as 1.8 trillion in 2018. To achieve the target, the Company builds 45 budget hotels, manages warehousing and assets.

Tinjauan Keuangan

Financial Review



Pembahasan dan analisis tinjauan keuangan mengacu pada Laporan Keuangan Konsolidasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk tahun-tahun yang berakhir pada 31 Desember 2013 dan 2012 sehingga harus dibaca bersamaan dengan Laporan Keuangan dimaksud yang dilampirkan dalam Laporan Tahunan ini. Laporan keuangan tersebut telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik HLB Hadori Sugiarto Adi & Rekan yang diselesaikan tanggal 21 Februari 2014. Laporan Keuangan konsolidasi Perseroan disusun menggunakan standar akuntansi keuangan di Indonesia.

The discussion and the analysis of financial review refer to the Consolidated Financial Statements of PT Kereta Api Indonesia (Persero) for the years ended on December 31, 2013 and 2012, so it should be read in conjunction with Annual Financial Statements which are also presented in this Annual Report. The statements were audited by the Public Accounting Firm of HLB Hadori Sugiarto Adi & Associates and completed on February 21, 2014. The Consolidated Financial Statements of the Company have been prepared in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards.

Laba Rugi Komprehensif Konsolidasian Consolidated Statement of Profit (Loss)

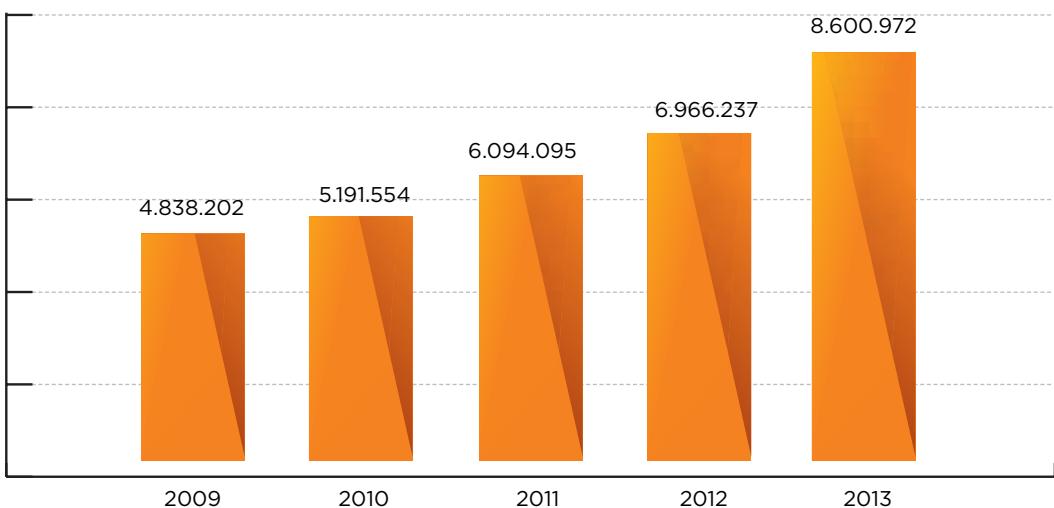
Laporan Laba Rugi (Rp 000.0000)
Statement Of Profit (Loss) (IDR 000,000)

Keterangan	2013	2012	Perubahan <i>Change</i>	Remark
Pendapatan Operasi	8.600.972	6.966.237	23,47	<i>Operating Revenue</i>
Laba Kotor	2.680.418	1.941.441	38,06	<i>Gross Profit</i>
Laba Sebelum Pajak Penghasilan	789.306	595.904	32,46	<i>Profit Before Income Tax</i>
Jumlah Laba Komprehensif	560.717	425.105	31,90	<i>Total Comprehensive Income</i>
Jumlah Laba Komprehensif yang Dapat Diatribusikan kepada Pemilik Entitas Induk	560.402	425.568	31,68	<i>Total Comprehensive Income Attributable to Owner of Parent Entity</i>
Laba Per Saham Dasar	169.996,62	155.004,66	9,67	<i>Earning Per Share-basic</i>

Tahun 2013 PT Kereta Api Indonesia (Persero) berhasil membukukan jumlah laba komprehensif sebesar Rp 560,72 miliar, naik 31,90% dari tahun sebelumnya sebesar Rp 425,10 miliar. Peningkatan ini disebabkan oleh pertumbuhan pendapatan yang lebih tinggi (23%) dibandingkan dengan pertumbuhan beban pokok pendapatannya (17%).

In 2013, PT Kereta Api Indonesia (Persero) successfully booked its total comprehensive income IDR 560.72 billion, increased 31.90% from IDR 425.10 billion in the previous year. This increase was caused by the higher growth of revenue (23%) than growth of cost of revenue (17%).

Pendapatan Operasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) 2009-2013 (Rp 000.000)
Operating Revenue of PT Kereta Api Indonesia (Persero) 2009-2013 (IDR 000.000)



A. PENDAPATAN OPERASI

Pendapatan operasi Perseroan berasal dari penjualan jasa angkutan penumpang, angkutan barang, pendukung angkutan, dan usaha non-angkutan. Sebagai perusahaan yang mendapat tugas untuk menjalankan pelayanan publik, Perseroan menerima dana dari pemerintah yang disebut dana Public Service Obligation (PSO). Dana PSO oleh Perseroan digunakan untuk mensubsidi jasa angkutan penumpang kelas ekonomi.

Pada tahun 2013, pendapatan Perseroan mencapai 8,60 triliun rupiah meningkat 23,47% dibanding tahun 2012 sebesar 6,97 triliun rupiah. Penjualan jasa angkutan penumpang memiliki kontribusi terbesar yaitu 45% terhadap total pendapatan 2013 disusul oleh penjualan dari jasa angkutan barang sebesar 35%.

A. OPERATING REVENUE

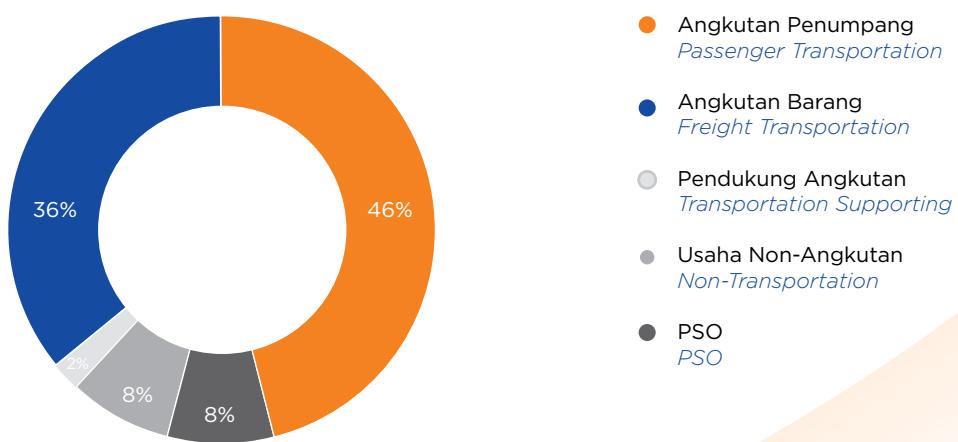
The Company operating revenue comes from sales of passenger transportation services, freight transportation services, and transportation support services and non-transportation services. As a company that is obliged to deliver public services, PT Kereta Api Indonesia (Persero) receives fund from Government which is called Public Services Obligation (PSO) fund. The Company allocate the fund to subsidize economic class passenger transport services.

In 2013, the Company revenue reached IDR 8,60 trillion, an increased by 23,47% as compared to IDR 6,97 trillion in 2012. The sales of passengers transportation services gave the biggest contribution (45%) to total revenue in 2013 and followed by sales of freight transportation services (35%).

Kontribusi Pendapatan Usaha Berdasarkan Segmen Usaha (Rp 000.000)
Operating Revenue Contribution Based on Business Segments (IDR 000,000)

Keterangan	2013		2012		Perubahan	Description
	Pendapatan	Kontribusi	Pendapatan	Kontribusi		
Angkutan Penumpang	3.928.140	45,67	3.272.843	46,98	20,02	<i>Passengers Transportation</i>
Angkutan Barang	3.091.296	35,94	2.535.877	36,40	21,90	<i>Freight Transportation</i>
Pendukung Angkutan	180.625	2,10	54.664	0,78	230,43	<i>Transportation Supporting</i>
Usaha Non-angkutan	716.915	8,34	478.960	6,88	49,68	<i>Non-Transportation</i>
Public Services Obligation	683.994	7,95	623.893	8,96	9,63	<i>Public Services Obligation</i>
Jumlah Pendapatan	8.600.972	100	6.966.237	100	23,47	<i>Total Revenue</i>

Kontribusi Pendapatan per Segmen Terhadap Pendapatan Total
Segments Contribution to Total Revenue



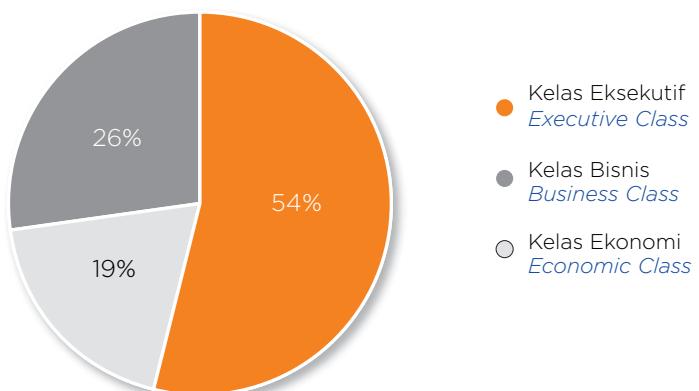
1. Pendapatan Angkutan Penumpang**1. Passengers Transportation Services Revenue**

Kontribusi Pendapatan Angkutan Penumpang Berdasarkan Kelas (Rp 000.000)
Passenger Transportation Revenue Contribution Based on Class (IDR 000,000)

Keterangan	2013		2012			Remark
	Pendapatan Revenue	Kontribusi Contribution	Pendapatan Revenue	Kontribusi Contribution	Perubahan Change %	
Kelas Eksekutif	2.118.074	53,92	1.674.223	51,16	26,51	<i>Executive Class</i>
Kelas Bisnis	758.078	19,30	875.951	26,76	(13,46)	<i>Business Class</i>
Kelas Ekonomi	1.051.988	26,78	722.669	22,08	45,57	<i>Economic Class</i>
Jumlah Pendapatan	3.928.140	100,00	3.272.843	100,00	20,02	<i>Total Revenue</i>

Pendapatan Jasa Angkutan Penumpang tahun 2013 mencapai Rp 3,93 triliun meningkat 20,02% dari tahun 2012 sebesar Rp 3,27 triliun. Kelas Eksekutif berkontribusi 54% persen terhadap total pendapatan angkutan penumpang. Pendapatan angkutan penumpang kelas eksekutif tahun 2013 naik 26% dari tahun 2012. Sementara itu, pendapatan dari kelas ekonomi mencapai 1,05 triliun naik 45,57% dari pada tahun 2012.

In 2013 revenue from passengers transportation services reached IDR 3.93 trillion, an increase by 20.02% from IDR 3.272 trillion in 2012. Executive class contributed 54% to total passenger transportation revenue. The revenue from executive class in 2013 increased by 26% from 2012. Meanwhile, revenues from economy class reached 1.05 trillion, an increase by 45.57% from 2012.



2. Pendapatan Angkutan Barang

2. Freight Transportation Revenue

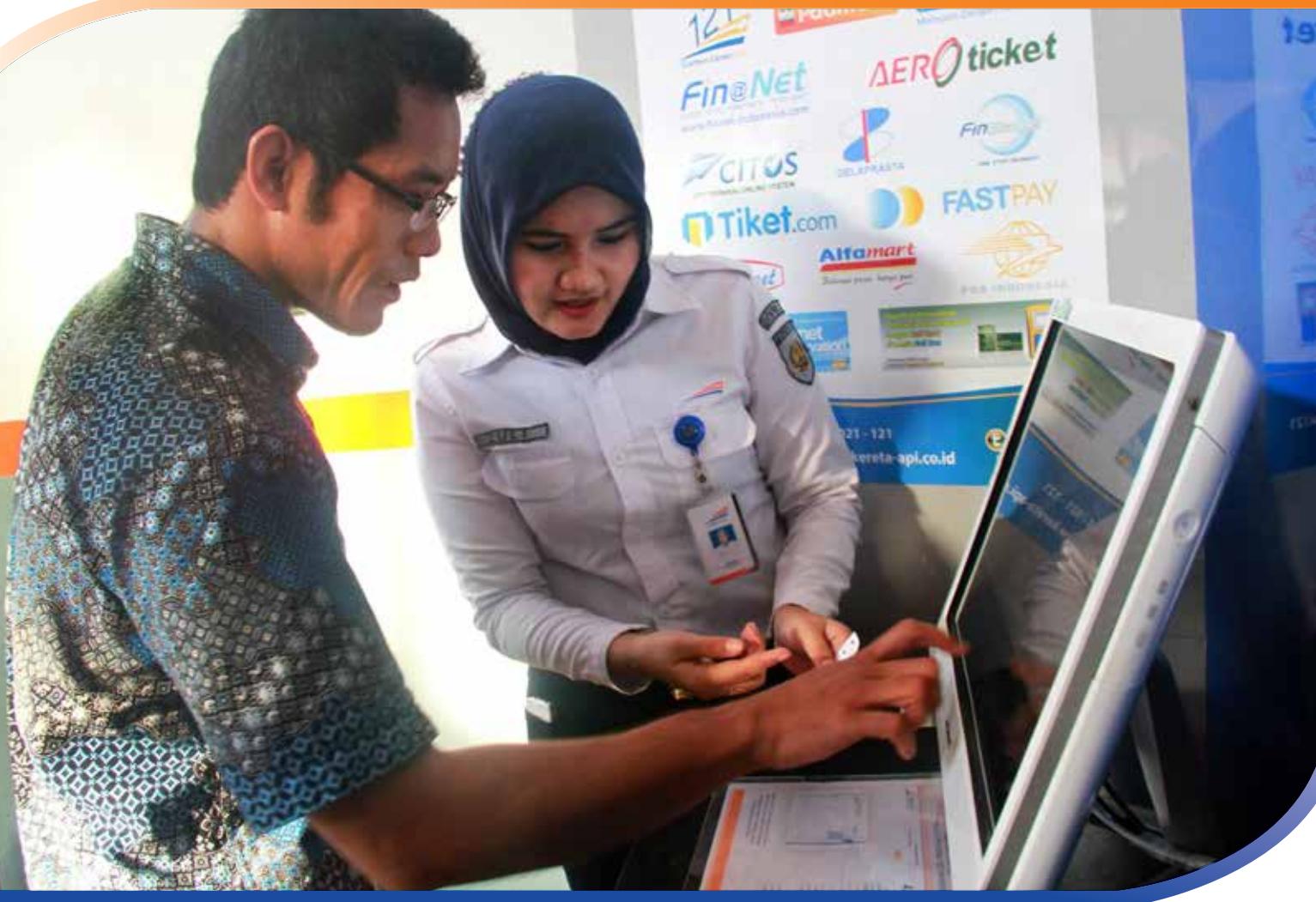
Kontribusi Pendapatan Angkutan Barang Berdasarkan Jenis Barang (Rp 000.000)

Freight Transportation Revenue Contribution Based on Goods (IDR 000,000)

Keterangan	2013		2012			Remark
	Pendapatan	Kontribusi	Pendapatan	Kontribusi	Perubahan	
	Revenue	Contribution	Revenue	Contribution	Change %	
Batu Bara	2.086.904	67,51	1.842.237	72,65	13,28	Coal
Bahan Bakar Minyak	191.901	6,21	180.810	7,13	6,13	Fuel
Peti Kemas	285.743	9,24	170.227	6,71	67,86	Container
Semen	259.197	8,38	119.545	4,71	116,82	Cement
Perkebunan	74.421	2,41	75.808	2,99	(1,83)	Plantation
Parsel	116.484	3,77	105.465	4,16	10,45	Parcel
Lainnya	76.644	2,48	37.912	1,50	102,16	Others
Jumlah Pendapatan	3.091.296	100,00	2.535.877	100,00	21,90	Total Revenue

Pendapatan Perseroan dari jasa angkutan barang berasal dari angkutan batu bara, bahan bakar minyak, peti kemas, semen, perkebunan, parcel/hantaran, logam/besi baja, dan angkutan barang lainnya. Pendapatan angkutan barang tahun 2013 mencapai Rp 3,09 triliun naik 22% dari pendapatan tahun 2012 sebesar Rp 2,54 miliar. Pada tahun 2013 angkutan batu bara memberi kontribusi 68% pada pendapatan angkutan barang total.

The Company's freight transportation revenue derives from coal, fuel, container, cement, plantation, parcel, metal and others transports. The company's revenue in 2013 reached IDR 3.09 trillion, an increase by 22% from IDR 2.54 trillion in 2012. In 2013, coal transport services contributed 68% to total the freight transportation revenue.



3. Pendapatan Pendukung Angkutan

Pendapatan pendukung jasa angkutan diperoleh dari suplisi, bagasi, jasa angkutan lanjutan dan jasa pendukung lainnya. Pada 2013, pendapatan pendukung angkutan mencapai Rp 180,62 miliar meningkat 330% dari tahun 2012 sebesar Rp 54,66 miliar.

4. Pendapatan Usaha Non-angkutan

Pendapatan non-angkutan mencakup pendapatan pekerjaan dari pihak ketiga, optimalisasi aset, dan pendapatan lainnya. Pendapatan usaha non-angkutan tahun 2013 mencapai Rp 716,92 miliar meningkat 49% dari pendapatan tahun 2012 sebesar Rp 478,96 miliar.

5. Public Service Obligation (PSO)

Pendapatan PSO diperoleh Perseroan dari Pemerintah sebagai subsidi kepada penumpang kereta api kelas ekonomi. Pada tahun 2013, Perseroan mendapatkan dana PSO sebesar Rp 683,99 miliar meningkat 9% dari tahun sebelumnya sebesar Rp 623,89 miliar.

3. Transportation Supporting Revenue

Transportation supporting revenue comes from fine, baggage fee and extension transport. In 2013, the revenue from transportation supporting reached IDR 180.62 billion, an increase by 330% from IDR 54.66 billion in 2012.

4. Non-transportation Services Revenue

The revenue of non-transportation services includes work from third parties, asset optimization and others. The revenue in 2013 reached IDR 716.92 billion, an increase by 49% from IDR 478.96 billion in 2012.

5. Public Service Obligation (PSO)

The company obtains PSO revenue from Government to subsidize economic class passengers. In 2013, the Company obtained PSO revenue IDR 683.99 billion, an increase by 9% from IDR 623.89 billion in 2012.

B. BEBAN POKOK PENDAPATAN

B. COST OF REVENUE

Beban Pokok Pendapatan (Rp 000.000)

Cost of Revenue (IDR 000,000)

Keterangan	2013		2012		Perubahan Change (%)	Remarks
	Beban	Kontribusi	Beban	Kontribusi		
	Expenses	Contribution	Revenue	Expenses		
Beban Operasional Langsung	3.852.120	65.06	3.286.300	65.40	17,22	<i>Direct Operating Expense</i>
Beban Operasional Tidak Langsung	2.068.434	34.94	1.738.496	34,60	18,98	<i>Indirect Operating Expense</i>
Jumlah Beban Pokok Pendapatan	5.920.554	100,00	5.024.796	100,00	17,83	<i>Total Cost of Revenues</i>

Beban pokok pendapatan tahun 2013 tercatat sebesar Rp 5,92 triliun, naik 17,83% dari tahun sebelumnya. Komposisi beban pokok pendapatan terdiri dari beban pokok operasi langsung 65,06% atau Rp 3,85 triliun dan beban pokok operasi tidak langsung 34,94% atau Rp 2,07 triliun.

Beban pokok operasi langsung naik 17,22% dari tahun 2012 sebesar Rp 3,29 triliun dan beban pokok operasi tidak langsung naik 18,98% dari tahun sebelumnya sebesar Rp 1,74 triliun.

Kenaikan beban pokok pendapatan sebagian besar disebabkan oleh kenaikan biaya perawatan sarana dan prasarana perkeretaapian.

Cost of revenue in 2013 recorded at IDR 5.92 trillion, increased 17.83% from previous year. The cost of revenue consists of direct operating expenses and indirect operating expenses, IDR 3.85 trillion (65.06%) and IDR 2.07 trillion (34.94%) respectively.

In 2013, direct operating expenses increased 17.22% from IDR 3.29 trillion while indirect operating expenses increased 18.98% from IDR 1.74 trillion in previous year.

The increased cost of revenue mainly caused by increasing rolling stock and infrastructure maintenance expenses.

C. LABA KOTOR

Laba bruto Perseroan naik 38,06% dari tahun 2012 menjadi Rp 2,68 triliun di tahun 2013. Kenaikan laba bruto ini disebabkan oleh kenaikan pendapatan sebesar 23,47%, sedangkan kenaikan beban pokok penjualan hanya 17,83%.

C. GROSS PROFIT

The gross profit of the Company grew 38.06% from 2012 to IDR 2.68 trillion in 2013. The increased profit was caused by the increasing revenue by 23,47% whereas cost of revenue only increased 17,83%.

Beban Usaha (Rp 000.000)
Operating Expenses (IDR 000,000)

Keterangan	2013		2012			Remarks
	Beban	Kontribusi (%)	Beban	Kontribusi (%)	Perubahan (%)	
	Expenses	Contribution	Expenses	Contribution	Change	
Beban Penjualan	74.508	4,60	4.666	0,38	698,41	<i>Sales Expense</i>
Beban Umum Adminsitrasи	1.545.796	95,40	1.239.136	99,62	30,33	<i>General and Admin Exp</i>
Jumlah Beban	1.620.304	100,00	1.243.802	100,00	30,27	<i>Total Operating Expense</i>

D. BEBAN USAHA

Beban usaha tahun 2013 mencapai Rp 1,62 triliun meningkat 30,27% dari tahun 2012. Beban penjualan meningkat secara signifikan (698,41%) dari Rp 4,67 miliar pada 2012 menjadi 74,51 miliar pada 2013. Peningkatan beban penjualan ini merupakan konsekuensi langsung dari upaya Perseroan dalam meningkatkan aktivitas pemasaran.

Beban umum dan administrasi mendominasi komposisi beban usaha sebesar 95,40% (Rp 1,55 triliun) pada 2013 dan 99,62% (Rp 1,24 triliun) pada 2012. Pada tahun 2013 beban administrasi dan umum mengalami kenaikan 24,75%. Hal ini disebabkan karena naiknya beban pegawai dari Rp 646,94 miliar menjadi Rp 758,71 miliar.

D. OPERATING EXPENSES

Operating expenses in 2013 reached IDR 1,62 trillion, raised 30.27% from 2012. Sales expenses significantly increased (698.41%) from IDR 4.67 billion in 2012 to IDR 74.51 billion in 2013. This increase was a direct consequence of the Company's effort to boost marketing and sales activities.

General and Administration expenses dominated the composition of operating expenses by 95.40% (IDR 1.55 trillion) in 2013 and 99.62% (IDR 1.24 trillion) in 2012. In 2013, administration and general expenses increased 24.75%. This was caused by an increase of employee expenses from IDR 646.94 billion to IDR 758.71 billion

E. LABA SEBELUM PAJAK PENGHASILAN

PT Kereta Api Indonesia (Persero) mencatat laba sebelum pajak penghasilan sebesar Rp 789,31 miliar naik 32,46% dibanding tahun sebelumnya sebesar Rp 595,90 miliar. Kenaikan ini terutama disebabkan oleh kenaikan laba bruto sebesar 38,06% yang lebih tinggi dibanding dengan kenaikan beban usaha sebesar 30,27%.

F. MANFAAT (BEBAN) PAJAK PENGHASILAN

Dengan terbitnya Undang-Undang (UU) Perpajakan No. 36 Tahun 2008, besarnya beban pajak penghasilan yang harus dibayarkan Perseroan adalah 25% dari laba sebelum Pajak. Beban pajak yang harus dibayar Perseroan pada 2013 sebesar Rp 228,59 miliar atau naik 33,84% dari tahun sebelumnya sebesar Rp 170,80 miliar. Kenaikan beban pajak ini disebabkan oleh kenaikan laba sebelum pajak penghasilan.

G. JUMLAH LABA KOMPREHENSIF

Pada tahun 2013, Perseroan membukukan laba komprehensif sebesar Rp 560,72 miliar naik 31,90% dari tahun sebelumnya sebesar Rp 425,10 miliar. Kenaikan ini disebabkan oleh kenaikan laba sebelum pajak penghasilan.

H. JUMLAH LABA KOMPREHENSIF YANG DIATRIBUSIKAN KEPADA PEMILIK ENTITAS INDUK

Laba komprehensif yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk tahun 2013 mencapai Rp 560,40 miliar naik 31,68% dari tahun 2012 yang mencapai Rp 425,56 miliar.

I. JUMLAH LABA KOMPREHENSIF YANG DIATRIBUSIKAN KEPADA KEPENTINGAN NON-PENGENDALI

Pada 2013, laba yang diatribusikan kepada kepentingan non-pengendali sebesar Rp 314,97 juta. Jumlah ini naik dibandingkan dengan tahun sebelumnya sebesar Rp (462,94) juta.

J. LABA PER SAHAM-DASAR

Pada 2013 laba per saham-dasar perusahaan sebesar Rp 169.996,62, meningkat 9,67% dari tahun 2012 sebesar Rp 155.004,66.

E. PROFIT BEFORE INCOME TAX

PT Kereta Api Indonesia (Persero) recorded profit before income tax at IDR 789,31 billion or increased 32.46% from IDR 595,90 billion in 2012. This increased was resulted from the growth of gross profit (38.06%) which is higher than the growth of operating expenses (30,27%) .

F. BENEFIT OF (EXPENSE) INCOME TAX

By the establishment of taxation laws No. 36 year 2008, the amount of income tax expense should be paid by the Company was 25% from Profit before tax. Tax expense of the Company in 2013 was IDR 228.59 billion, an increase by 33.84% from IDR 170.80 billion in previous year. The increase was caused by the increasing amount of profit before income tax.

G. TOTAL COMPREHENSIVE INCOME

In 2013, PT Kereta Api Indonesia (Persero) booked total comprehensive income at IDR 560.72 billion, increased 31.90% from IDR 425.10 billion in 2012. The increase was caused by the increasing amount of profit before income tax.

H. TOTAL COMPREHENSIVE INCOME ATTRIBUTABLE TO OWNER OF THE PARENT ENTITY

Comprehensive income attributable to the owner of parent entity in 2013 reached IDR 560.40 billion, an increase by 31.68% from IDR 425.56 billion in 2012.

I. TOTAL COMPREHENSIVE INCOME ATTRIBUTABLE TO NON-CONTROLLING INTEREST

In 2013, comprehensive income attributable to non-controlling interest of the Company reached IDR 314.97 million. Thus number was an increase from the previous year as much as IDR (462.94) million.

J. EARNING PER SHARE-BASIC

In 2013 earning per share-basic was IDR 169,996,62, an increase by 9,67% from IDR 155,004,66 in 2012.

K. RASIO KEUANGAN**K. FINANCIAL RATIO**

Rasio (%)	2013	2012	Ratio (%)
Marjin Laba Kotor	31,16	27,87	<i>Gross Profit Margin</i>
Laba Operasi	12,33	10,01	<i>Operating Profit</i>
Imbal Hasil Atas Investasi	10,13	9,83	<i>Return on Investment</i>
Imbal Hasil Atas Ekuitas	10,32	8,76	<i>Return on Equity</i>

Rasio marjin laba kotor tahun 2013 naik menjadi 31,16% dibanding tahun sebelumnya sebesar 27,87%. Peningkatan ini menunjukkan bahwa aktivitas penjualan semakin lebih efisien. Rasio laba operasi juga meningkat dibanding tahun sebelumnya, yaitu 10,01% pada tahun 2012 menjadi 12,33% di tahun 2013.

Rasio Imbal hasil atas investasi tahun 2013 sebesar 10,13% meningkat dari tahun sebelumnya sebesar 9,83%. Peningkatan ini disebabkan oleh meningkatnya laba bersih. Demikian pula, rasio imbal hasil atas ekuitas meningkat 8,76% pada tahun 2012 menjadi 10,32% di tahun 2013.

Gross profit margin ratio in 2013 was 31.16%, an increase from 27.87% in previous year. It reflects that Company's selling activities was becoming more efficient. Operating profit ratio was also increasing from 10.01% in 2012 to 12.33% in 2013.

Return on investment in 2013 was 10.13%, an increase from 9.83% in 2012. This increase was caused by the increase of net profit. Return on equity was also rising from 8.76% in 2012 to 10.32% in 2013.

Laporan Posisi Keuangan Konsolidasian Consolidated Statement of Financial Position



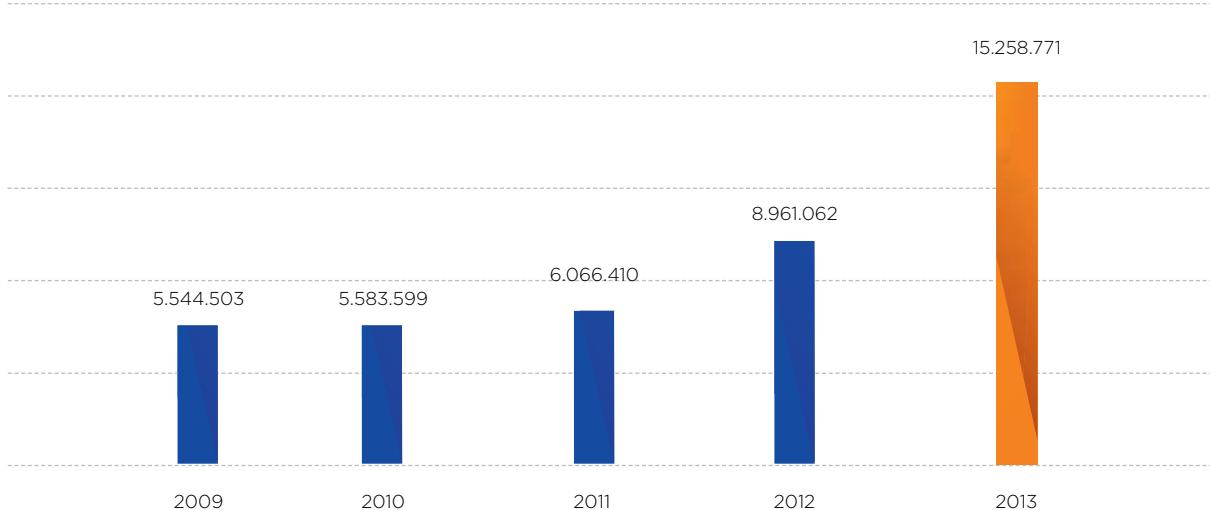
A. ASET

Total aset PT KAI (Persero) tahun 2013 mencapai Rp 15,26 triliun meningkat 70,28% dari tahun 2012 yang mencapai Rp 8,96 triliun. Komposisi aset terdiri atas aset lancar sebesar Rp 4,14 triliun atau 27,12%, dan aset tidak lancar sebesar Rp 11,12 triliun atau 72,88%. Peningkatan aset terutama berasal dari peningkatan nilai aset tetap sebesar 72,79% dari Rp 5,97 triliun pada 2012 menjadi Rp 10,32 triliun pada 2013. Peningkatan aset tetap merupakan hasil dari investasi pada sarana perkeretaapian untuk mendorong pertumbuhan usaha.

A. ASSET

Total assets of PT KAI (Persero) in 2013 reached IDR 15.26 trillion, increased 70.28% from IDR 8.96 trillion in 2012. The total asset composition is 27.12% current asset and 72.88% non-current asset, IDR 4.14 trillion and IDR 11.12 trillion respectively. The increasing value of asset comes from the increasing of fixed asset by 72.79% from IDR 5.97 trillion in 2012 to IDR 10.32 trillion in 2013. The rise in fixed asset value was resulted from investment in rolling stocks to lever business growth.

Total Aset (Rp 000.000)
Total Assets (IDR 000,000)



1. Aset Lancar

Pada 2013 aset lancar Perseroan mencapai Rp 4,14 triliun meningkat Rp 1,60 triliun atau 62,86% dari aset lancar 2012 senilai Rp 2,54 triliun. Peningkatan aset lancar ini dipicu oleh:

- Kenaikan piutang usaha serta piutang lain-lain sebesar Rp 207,45 miliar.
- Kenaikan pendapatan yang masih akan diterima sebesar Rp 106,54 miliar.
- Kenaikan pajak dibayar di muka sebesar Rp 120,33 miliar.
- Kenaikan aset lancar lainnya sebesar Rp 578,63 miliar.

Peningkatan tersebut dikompensasi oleh:

- Penurunan persediaan sebesar Rp 53,97 miliar atau 7,79%.
- Penurunan uang muka sebesar Rp 102,63 miliar atau 75,39%.

1. Current Asset

In 2013, current asset of the Company reached IDR 4.14 trillion, increased IDR 1.597 trillion or 62.86% from IDR 2.54 trillion in 2012. The increasing was driven by:

- An IDR 207,45 billion increase in trade receivables and other receivables.
- An IDR 106.54 billion increase in accrued income .
- An IDR 120.33 billion increase in prepaid tax.
- An IDR 578.63 billion increase in other current assets.

The increasing was compensated by:

- An IDR 53.97 billion decrease (7.79%) in inventories.
- An IDR 102.63 billion decrease (75.39%) in advance payment.

**Analisis Dan Pembahasan
Manajemen**

*Analysis and Managerial
Discussion*

**Laporan Anak Perusahaan
Subsidiaries Report**

**Prospek Usaha dan
Strategi Perusahaan**

*Business Prospects and
Corporate Strategy*

**Tinjauan Keuangan
Financial Review**

**Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance**

**Laporan Bisnis
Pendukung**

*Supporting Business
Report*



Komposisi Aset Lancar (Rp 000.000)
Current Assets Composition (IDR 000,000)

Uraian	2013		2012			Description
	Jumlah	Kontribusi (%)	Jumlah	Kontribusi (%)	Perubahan (%)	
	Total	Contribution (%)	Total	Contribution (%)	Change %	
Kas dan Setara kas	1.836.572	44,38	1.095.851	43,13	67,59	<i>Cash and Cash Equivalent</i>
Piutang Usaha	361.708	8,74	247.397	9,74	46,21	<i>Trade Receivables</i>
Piutang Lain-Lain	140.819	3,40	47.679	1,88	195,35	<i>Other Receivables</i>
Persediaan	638.527	15,43	692.500	27,26	(7,79)	<i>Inventories</i>
Pendapatan yang akan diterima	249.168	6,02	142.624	5,61	74,70	<i>Accrued Income</i>
Uang Muka	33.503	0,81	136.137	5,36	(75,39)	<i>Advance Payment</i>
Pajak Dibayar Dimuka	162.795	3,93	42.465	1,67	283,36	<i>Prepaid Taxes</i>
Aset Lancar Lainnya	714.792	17,27	136.161	5,36	424,96	<i>Other Current Assets</i>
Jumlah Aset Lancar	4.137.884	100,00	2.540.814	100,00	62,86	<i>Total Current assets</i>

a. Kas dan Setara Kas

Pada 2013 kas dan setara kas memberi kontribusi 44,38% dalam komposisi aset lancar Perseroan. Kas dan Setara Kas meningkat 67,59% dari tahun 2012 senilai Rp 1,09 triliun menjadi Rp 1,84 triliun. Kenaikan ini disebabkan oleh pencairan dana PSO dan Kredit Modal Kerja.

b. Piutang Usaha dan Piutang Lain-Lain

Pada tahun 2013 piutang usaha Perseroan meningkat 46,21% dari sebesar Rp 247,40 miliar pada 2012 menjadi Rp 361,71 miliar. Sementara itu, piutang lain-lain meningkat 195,35% dari Rp 47,68 miliar pada 2012 menjadi Rp 140,82 miliar. Peningkatan keduanya disebabkan oleh peningkatan penjualan.

a. Cash and Cash Equivalent

In 2013, the value of cash and cash equivalent contributes 44.38% to the current asset composition of the Company. Cash and cash equivalent increased 67.59% to IDR 1.84 trillion from IDR 1.09 trillion in 2012. The increasing was caused by PSO fund and working capital credit drawdown.

b. Trade Receivables And Other Receivables

In 2013 the Company's trade receivables increased 46.21% to IDR 361.71 billion from IDR 247.40 billion in 2012. Meanwhile, other receivables increased 195.35% into IDR 140.82 billion from IDR 47.68 billion in 2012. Both increasing were caused by increasing amount of sales.

c. Aset Lancar Lainnya

Pada tahun 2013 aset lancar lainnya Perseroan meningkat 424,96% dari Rp 136,16 miliar menjadi Rp 714,79 miliar. Peningkatan ini disebabkan oleh penerbitan L/C untuk pembelian persediaan dan aset tetap.

2. Aset Tidak Lancar

Pada 2013 aset tidak lancar Perseroan mencapai Rp 11,12 triliun meningkat Rp 4,70 triliun atau 73,22% dari aset lancar 2012 senilai Rp 6,42 triliun. Peningkatan aset tidak lancar ini terutama dipicu oleh peningkatan nilai aset tetap yang berasal dari pembelian 144 lokomotif dan 510 gerbong serta berbagai penambahan aset lainnya.

c. Other Current Assets

In 2013, other current assets of the Company increased by 429.96% from IDR 136.16 billion to IDR 714.79 billion. The increasing was caused by L/C issuance for purchasing inventories and fixed assets.

2. Non-Current Assets

In 2013, non-current assets of the Company reached IDR 11.12 trillion, an increase by IDR 4.70 trillion or 73.22% from IDR 6.42 trillion in 2012. The increasing was driven by the increasing amount of fixed asset value from purchasing 144 locomotives, 510 wagon and other assets.

Komposisi Aset Tidak Lancar (Rp 000.000)

Non-Current Assets Composition (IDR 000,000)

Uraian	2013		2012			Description
	Jumlah	Kontribusi (%)	Jumlah	Kontribusi (%)	Perubahan (%)	
	Total	Contribution (%)	Total	Contribution (%)	Change %	
Aset Pajak Tangguhan	168.414	1,51	198,45	3,09	3	<i>Deferred Tax Assets</i>
Aset Tetap	10.312.016	92.73	5.968.032	92.96	72.79	<i>Fixed Assets</i>
Properti Investasi	3.492	0.03	945	0.01	269.52	<i>Investment Property</i>
Aset Lain-lain	636.964	5.73	252.815	3.94	151.95	<i>Other Assets</i>
Jumlah Aset Tidak Lancar	11.120.887	100.00	6.420.247	100.00	73.22	<i>Total Non-Current Assets</i>

a. Aset Tetap

Dalam komposisi aset tidak lancar, aset tetap berkontribusi 92,73%. Pada 2013, aset tetap Perseroan naik 72,79% dari Rp 5,97 triliun menjadi Rp 10,31 triliun. Peningkatan ini disebabkan oleh pembelian sarana produksi dalam bentuk lokomotif, gerbong dan kereta.

b. Aset Lain-Lain

Pada tahun 2013, nilai aset lain meningkat 151,05% dari Rp 252,82 miliar pada 2012 menjadi Rp 636,96 miliar. Peningkatan ini disebabkan oleh pembelian berbagai sarana pendukung produksi.

c. Liabilitas dan Ekuitas

Liabilitas total Perseroan tahun 2013 meningkat 151,17% dari tahun 2012 sehingga menjadi Rp 9,14 triliun. Hal ini terutama disebabkan meningkatnya liabilitas tidak lancar sebesar 234,57%.

d. Liabilitas Lancar

Pada 2013 liabilitas lancar Perseroan mencapai Rp 4,26 triliun naik Rp 2,08 triliun atau 95,65% dari tahun 2012 senilai Rp 2,18 triliun.

a. Fixed Assets

Company's fixed assets contributed 92.73% of non-current assets. In 2013 the company's fixed assets increased 72.79% to IDR 10.31 trillion from IDR 5.97 trillion in 2012. The increasing was caused by purchasing of rolling stocks i.e. locomotives, wagon and coaches.

b. Other Assets

In 2013, other non-current assets value increased 151,05% to IDR 636.96 billion from IDR 252.82 billion in 2012. This increase was caused by purchasing production supporting facilities.

c. Liability and Equity

The liability of the company reached IDR 9.14 trillion in 2013, an increase by 151.17% from 2012. This was particularly caused by the increasing value of non-current liabilities by 234.57%.

d. Current Liability

In 2013, current liability of the Company reached IDR 4.26 trillion, an increase by IDR 2.08 trillion or 95.65% from IDR 2.18 trillion in 2012.

Komposisi Liabilitas Lancar (Rp 000.000)
Current Liability Composition (IDR 000,000)

Keterangan	2013		2012			Description
	Jumlah	Kontribusi (%)	Jumlah	Kontribusi (%)	Perubahan (%)	
	Total	Contribution (%)	Total	Contribution (%)	Change %	
Utang Usaha	3.696.817	86,81	1.953.751	89,76	89,22	Trade Payable
Utang Pajak	561.717	13,19	222.904	10,24	152,00	Taxes Payable
Jumlah Liabilitas Lancar	4.258.534	100,00	2.176.655	100,00	95,65	Total Current Liabilities

Peningkatan liabilitas lancar ini dipicu oleh:

- Kenaikan utang usaha sebesar 89,22% dari Rp 1,95 triliun pada 2012 menjadi Rp 3,69 triliun.
- Kenaikan utang pajak sebesar 152% dari Rp 222,91 miliar pada 2012 menjadi Rp 561,72 miliar.

The increasing was caused by:

- *Increasing of trade payable by 89,22% from IDR 1.95 trillion in 2012 into IDR 3.69 trillion.*
- *Increasing of tax payable by 152% from IDR 222, 91 billion in 2012 into IDR 561.72 billion.*

B. LIABILITAS TIDAK LANCAR

Pada 2013 liabilitas tidak lancar Perseroan mencapai Rp 4,88 triliun naik Rp 3,42 triliun atau 233,88% dari tahun 2012 senilai Rp 1,46 triliun.

B. NON-CURRENT LIABILITY

In 2013, noncurrent liability of the Company reached IDR 4.88 trillion increased IDR 3.42 trillion or 233.88% from noncurrent liability in 2012 amounted to IDR 1.46 trillion

Komposisi Liabilitas Tidak Lancar (Rp 000.000)
Non-current Liability Composition (IDR 000,000)

Keterangan	2013		2012			Description
	Jumlah	Kontribusi (%)	Jumlah	Kontribusi (%)	Perubahan (%)	
	Total	Contribution (%)	Total	Contribution (%)	Change %	
Liabilitas Imbalan Pascakerja	88.846	1,82	83.924	5,74	5,86	<i>Post-employment Benefit Liability</i>
Utang Iuran Pensiun Sekaligus	496.263	10,17	575.763	39,41	(13,81)	<i>Lump-sum Pension Contribution Liability</i>
Utang Iuran Pensiun Swakelola	60.318	1,24	51.560	3,53	16,98	<i>Self-Managed Pension Fund Contribution Liability</i>
Pinjaman Jangka Panjang	4.232.559	86,77	794.746	51,32	432,57	<i>Long Term Loans</i>
Jumlah Liabilitas Tidak Lancar	4.877.986	100,00	1.460.994	100,00	223,88	<i>Total Non-Current Liability</i>

C. EKUITAS

Pada 31 Desember 2013, posisi ekuitas perusahaan sebesar Rp 6,12 triliun meningkat Rp 799 miliar atau 15,01% dari posisi ekuitas pada Desember 2012 sebesar Rp 5,32 triliun. Angka tersebut disebabkan oleh kenaikan bantuan pemerintah yang belum ditentukan statusnya sebesar Rp 246,61 miliar dan kenaikan saldo laba yang belum dicadangkan sebesar Rp 492,39 miliar.

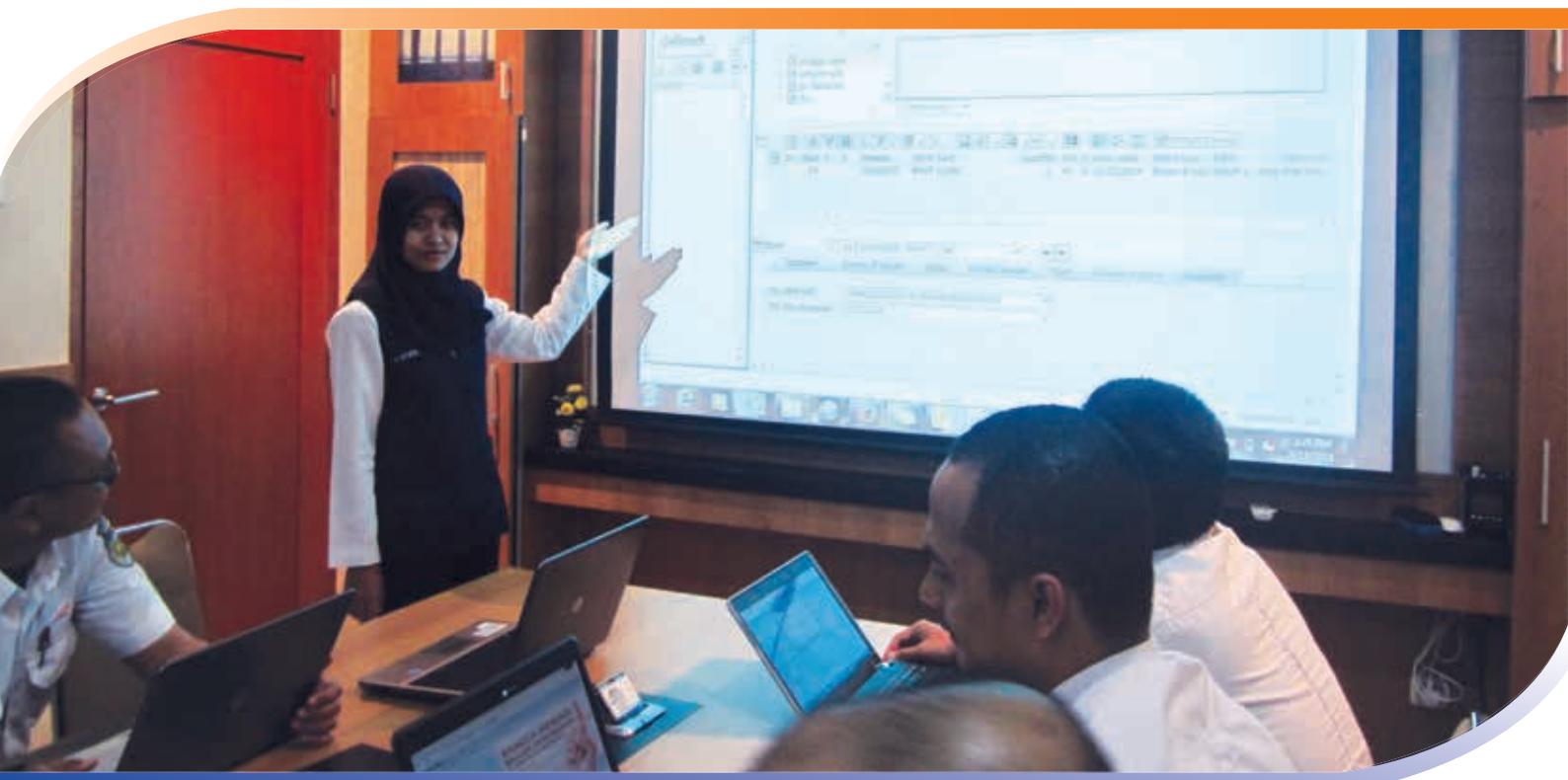
C. EQUITY

As of 31 December 2013, the Company's equity position was IDR 6.12 trillion, an increase by IDR 799 billion or 15.01% from IDR 5.32 trillion as of 31 December 2012. The increasing was caused by the increasing value of government equity participation and the increasing value of unappropriated retained earnings, IDR 246,61 billion and IDR 492.39 billion respectively.

Komposisi Ekuitas (Rp 000.000)
Equity Composition (IDR 000,000)

Keterangan	2013	2012		Description
	Jumlah	Jumlah	Perubahan (%)	
	Total	Total	Change %	
Modal Saham	3.296.547	3.296.547	0	<i>Capital Stock</i>
Bantuan Pemerintah yang Belum Ditentukan Statusnya	1.197.801	951.193	25,93	<i>Goverment Equity Participation</i>
Selisih Likuidasi	968	968	0	<i>Difference Liquidation</i>
Saldo Laba:				<i>Retained Earning</i>
Cadangan umum	4.747	4.747	0	<i>General Reserve</i>
Saldo Laba yang Dicadangkan	669.203	669.203	0	<i>Appropriated</i>
Saldo Laba yang Belum Dicadangkan	849.965	357.570	137,71	<i>Unappropriated</i>
Jumlah Ekuitas yang Dapat Diatribusikan kepada Pemilik-Entitas Induk	6.019.232	5.280.229	14,00	<i>Total Equity Attributable to Owner of the Company-Parent Entity</i>
Jumlah Ekuitas yang Dapat Diatribusikan kepada Kepentingan Non-Pengendali	103.018	43.183	138,56	<i>Total Equity Attributable to Non-controlling Interest</i>
Jumlah Ekuitas	6.122.251	5.323.413	15,01	<i>Total Equity</i>

Laporan Arus Kas Konsolidasian Consolidated Statement of Cash Flows



Posisi Saldo Kas dan Setara Kas pada akhir periode 2013 meningkat 67,59% menjadi Rp 1,84 triliun, dari Rp 1,10 triliun pada akhir tahun 2012. Peningkatan tersebut terutama disebabkan peningkatan arus kas dari pendanaan.

A. KAS DARI AKTIVITAS OPERASI

Arus kas bersih dari aktivitas operasi mencapai Rp 1,52 triliun meningkat 23,16% bila dibandingkan pada 2012 sebesar Rp 1,23 triliun. Kenaikan ini disebabkan oleh peningkatan arus kas pendapatan dari pelanggan sebesar Rp 285,97 miliar.

B. ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI

Kas Perseroan yang digunakan untuk aktivitas investasi meningkat Rp 2,55 triliun yakni dari Rp 2,54 triliun tahun 2012 menjadi Rp 5,09 triliun. Peningkatan ini terutama disebabkan oleh naiknya investasi pada aset tetap. Pada 2012 investasi untuk aset tetap sebesar 2,29 triliun menjadi 4,63 triliun pada 2013.

The position of cash and cash equivalents in the end of 2013 period increased by 67.59% to IDR 1.84 trillion from IDR 1.10 trillion in the end of 2012. This increasing was mainly caused by the increasing cash flow from financing activities.

A. CASH FROM OPERATING ACTIVITIES

Net cash flow from operating activities was 1.52trillion, an increase by 23% from IDR 1.23 trillion in 2012. The increasing was caused by an IDR 285.97 billion increase in revenue.

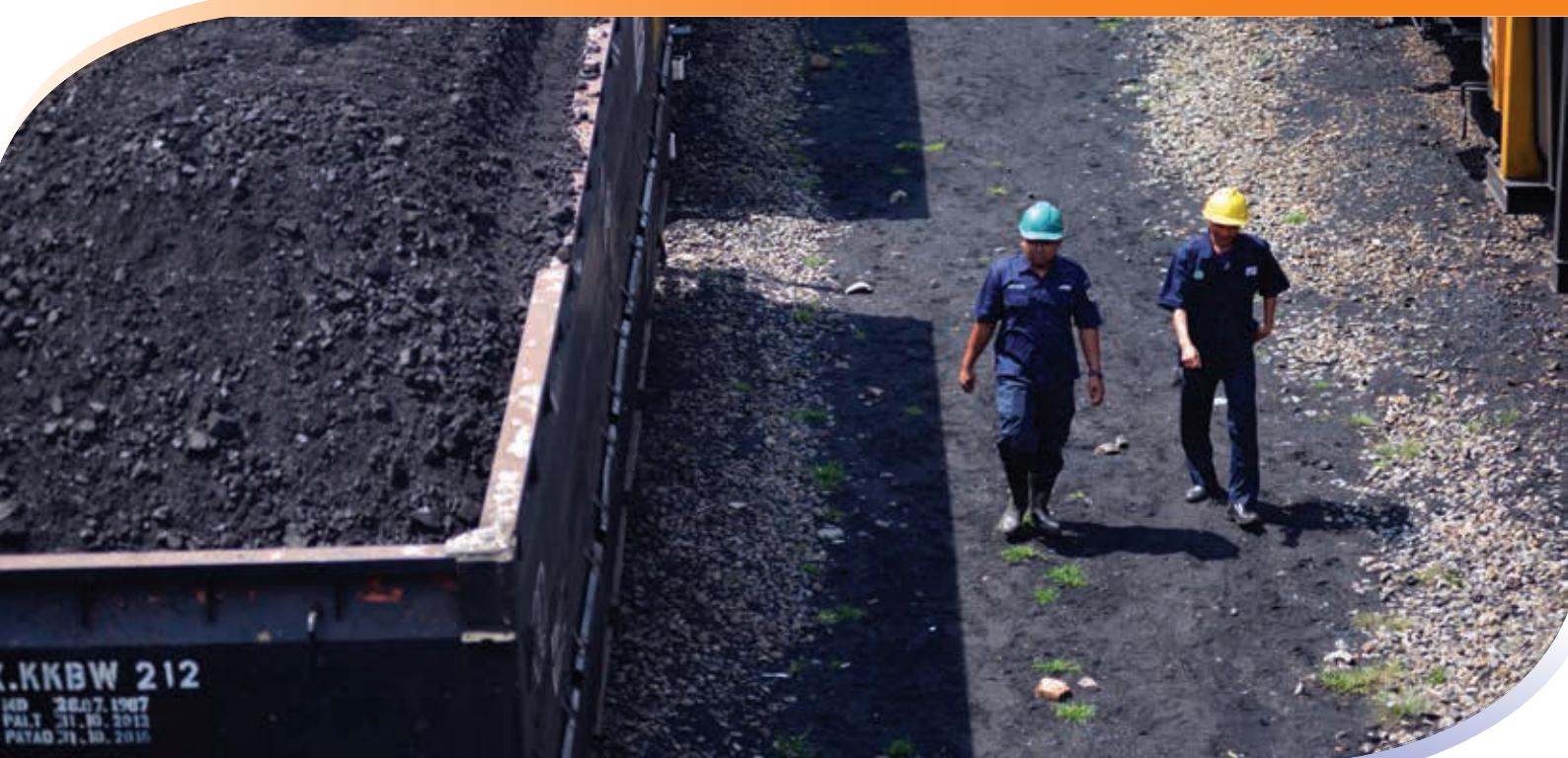
B. CASH FLOW FROM INVESTMENT ACTIVITIES

The Company's cash used for investment activities increased IDR 2.55 trillion i.e. from IDR 2.54 trillion in 2012 to IDR 5.09 trillion in 2013. This increase is mainly due to the increased investments in fixed assets from 2.29 trillion in 2012 to 4.63 trillion in 2013.

Laporan Arus Kas Konsolidasian (IDR 000,000)
Consolidated Statements of Cash Flow (IDR 000,000)

Uraian	2013	2012	Perubahan (%)	<i>Description</i>
Arus Kas dari Aktivitas Operasi	1,520,904	1,234,937	23.16	<i>Cash Flow From Operating Activities</i>
Kas Bersih untuk Aktivitas Investasi	(5,086,958)	(2,536,270)	100.57	<i>Net Cash Used in Investing Activities</i>
Kas Bersih dari (untuk) Pendanaan	4,306,775	1,806,385	138.42	<i>Net Cash Provide (used in) Financing Activities</i>
Kenaikan Bersih Kas dan Setara Kas	740,721	505,052	46.66	<i>Net Increase in Cash and Cash Equivalent</i>
Kas dan Setara Kas Awal Periode	1,095,851	590,799	85.49	<i>Cash and Cash Equivalent at The Beginning Year</i>
Kas dan Setara Kas Akhir Periode	1,836,572	1,095,851	67.59	<i>Cash and Cash Equivalent at The End of the Year</i>

Kemampuan Membayar Utang, Likuiditas, dan Kolektibilitas: Ability to Pay Debt, Liquidity, and Collectibility



1. Kemampuan Membayar Utang

Kemampuan Perseroan memenuhi kewajibannya pada 2013 menurun. Hal ini ditunjukkan oleh menurunnya rasio solvabilitas dari 240% pada 2012 menjadi 160% pada 2013. Penurunan ini diakibatkan oleh peningkatan liabilitas sebesar 151%.

2. Likuiditas

Tingkat kemampuan Perseroan dalam membayar kewajiban jangka pendek pada tahun 2013 menurun. Ini terlihat dari menurunnya rasio likuiditas dari 116% pada 2012 menjadi 97% pada 2013. Penurunan disebabkan oleh meningkatnya liabilitas lancar sebesar 97%.

3. Kolektibilitas

Dibandingkan dengan tahun 2012, efektivitas Perseroan meningkat dalam memanfaatkan semua sumber daya. Hal ini terlihat dari rasio penagihan rata-rata piutang yang naik. Pada 2013 collection periode sebesar 42,71. Hal ini berdampak naiknya komponen aset kas dan setara kas dan tercermin dari peningkatan arus kas operasional.

1. Ability to Pay Debt

In 2013 Company's ability level in fulfilling its liabilities was decreasing. It was shown by decreasing solvability ratio from 240% in 2012 to 160% in 2013. The decrease was caused by the increasing of liabilities by 151%.

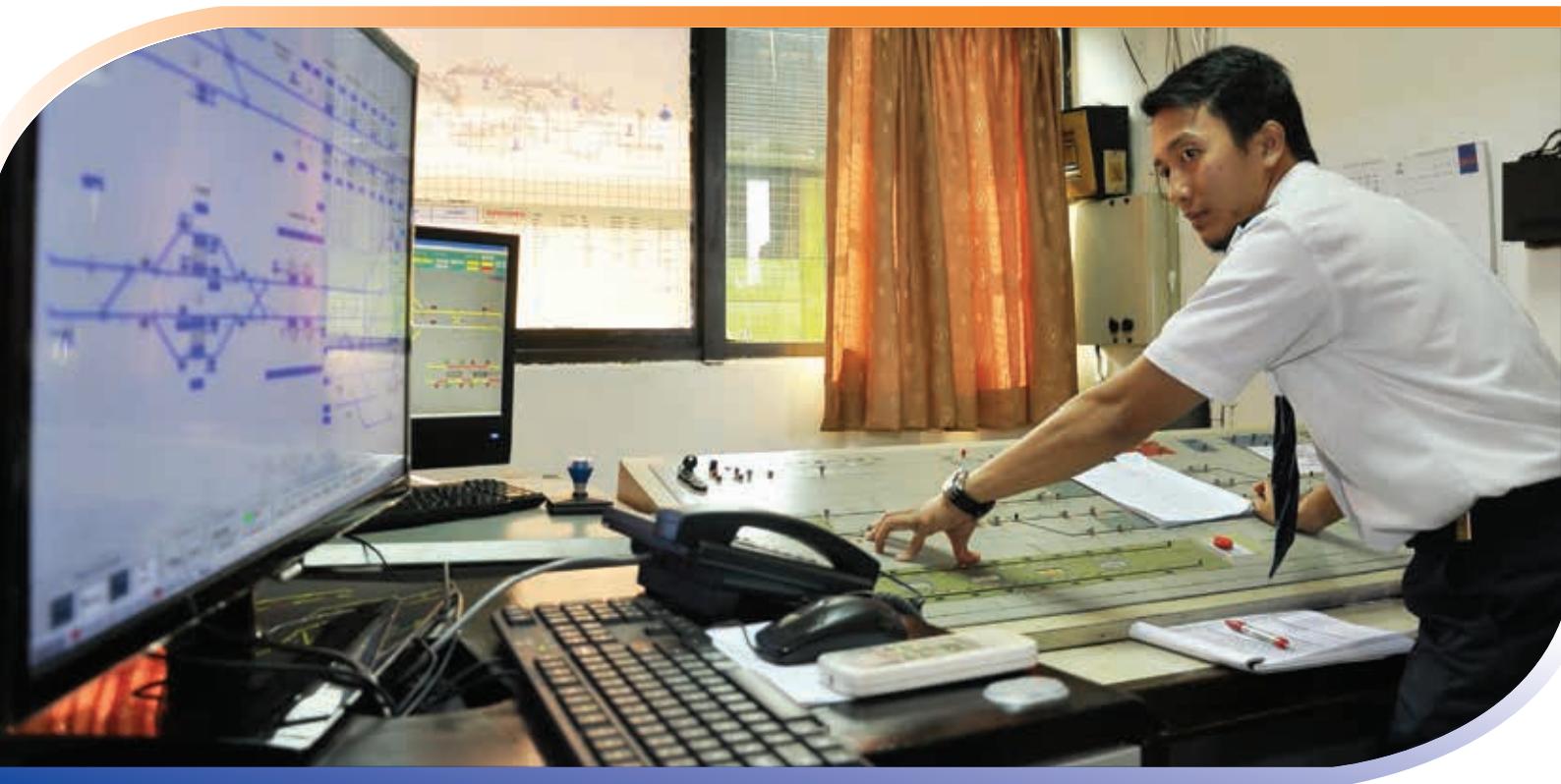
2. Liquidity

In 2013 Company's ability level in fulfilling its short-term liabilities was decreasing. It was shown by decreasing liquidity ratio from 116% in 2012 to 97% in 2013. The decreasing was caused by the increasing current liability by 96%.

3. Collectibility

As compared to 2012, the company's level of effectiveness in utilizing all its resources was increasing. It can be proven from the increasing average collection of accounts receivable. In 2013, the collection periode was 42.71. This result in the increasing cash and cash equivalents, and also reflected in the rise of operating cash flow.

Informasi Risiko Keuangan dan Aktivitas Lindung Nilai Financial Risk Information and Hedging Activity



A. RISIKO MATA UANG ASING

Pendapatan dan pendanaan Perseroan dilakukan dalam mata uang Rupiah. Dikarenakan pemenuhan suku cadang dan sarana produksi sebagian besar dilakukan dengan valuta asing, oleh karena itu Perseroan memiliki eksposur risiko yang signifikan terhadap fluktuasi nilai tukar mata uang asing. Perusahaan tidak melakukan perikatan kontrak forward pembelian valuta asing untuk melindungi beban operasi dan investasi di masa mendatang.

B. RISIKO BUNGA

Risiko bunga atas arus kas adalah risiko dimana arus kas masa datang suatu instrumen keuangan akan berfluktuasi akibat perubahan suku bunga pasar.

Eksposur terhadap suku bunga perusahaan dinilai rendah apabila ditinjau dari sisi laporan posisi keuangan, namun perusahaan terus memonitor hal ini untuk meminimalkan dampak negatif bagi perusahaan. Pinjaman yang dikeluarkan pada tingkat suku bunga variabel mengekspos perusahaan terhadap arus kas dari risiko tingkat suku bunga.

A. FOREIGN CURRENCY RATE

The company's revenue and funding are made in the amount of Rupiah. Whereas, most of rollingstocks and spareparts are mostly imported from overseas therefore the Company has significant risk exposure to fluctuations in foreign currency. The Company does not purchase forward contracts to protect future operating and capital expenditures.

B. INTEREST RISK

Interest cash flow risk is the risk that future cash flows of a financial instrument will fluctuate because of changes in market interest rates.

Company exposure to interest rate is considered low when viewed from the side of the balance, but continue to monitor the companies to minimize the negative impact on the company. Borrowings issued at variable interest rates expose the company to cash flows from interest rate risk.

Dampak Perubahan Suku Bunga terhadap Kinerja Perseroan memiliki pinjaman jangka pendek dan jangka panjang dengan bunga mengambang. Perseroan akan memonitor secara ketat pergerakan suku bunga di pasar dan apabila suku bunga mengalami kenaikan yang signifikan maka Perseroan akan menegosiasikan suku bunga tersebut dengan pemberi pinjaman. Selama tahun 2013, tidak terdapat perubahan suku bunga yang signifikan sehingga pergerakan suku bunga di pasar tidak berpengaruh terhadap kinerja Perseroan.

The Company has short-term and long-term floating rate. The Company will closely monitor interest rate movements in the market and when the interest rates increased significantly, the Company will negotiate Interest rate with lenders. During 2013, there was no changing in interest rate significantly so the interest rate movement in market was not influencing the Company performance.

Informasi Keuangan Jarang Terjadi *Extraordinary Rarely Occurred Financial Information*

Selama tahun 2012, tidak ada kejadian keuangan yang luar biasa atau jarang terjadi

There were not any extraordinary or rarely occurring financial events in 2012.

Kebijakan Dividen *Dividend Policy*

PT KAI (Persero) melakukan kebijakan penggunaan saldo laba komprehensif atas pencapaian kinerja perusahaan selama satu tahun. Rasio pembagian laba komprehensif ditetapkan berdasarkan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS). Pembagian laba tersebut tidak diperlakukan sebagai beban melainkan sebagai distribusi/pengurang saldo laba. PT KAI (Persero) tidak membayarkan dividen dalam bentuk dividen per lembar saham, karena seluruh saham Perseroan dimiliki oleh Pemerintah Republik Indonesia.

Pada 2013 Perseroan telah membayar dividen kepada pemegang saham melalui Menteri Keuangan sebesar Rp 67 miliar, dengan rincian: Berdasarkan keputusan RUPS No. RIS - 38/D3. MBU/2013 sebesar Rp 42 miliar dan berdasarkan Surat Menteri BUMN No. S - 767/MBU/2013 sebesar Rp 25 miliar.

PT KAI (Persero) has made policies on the use of comprehensive income of the company performance achievement in one year. The distribution ratio of comprehensive income was based on the Decision of the Shareholders General Meeting (RUPS). The distributions of income were not treated as expenses but as distributions/deductions on retained earnings. PT KAI (Persero) does not pay dividend in form of dividend per share, since all of Perseroan share is owned by the Government of the Republic of Indonesia.

In 2013 the Company paid dividend to share holder via Minister of Finance in amount IDR 67 billion, with the description: Based on RUPS decision decree No RIS - 38/D3. MBU/2013 in amount IDR 42 billion and based on Letter of SOE Minister No S - 767/MBU/2013 in amount IDR 25 billion.

Distribusi Laba

Penggunaan laba komprehensif PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun buku 2013 sebesar Rp 560,71 miliar adalah Rp 84,06 miliar (15%) untuk dividen dan Rp 476,34 miliar (85%) untuk cadangan umum.

1. Investasi dan Ekspansi

Pada 2013 Perseroan menganggarkan investasi sebesar Rp 7,266 triliun. Investasi tersebut digunakan untuk membeli sarana dan membangun prasarana bisnis eksisting sebesar Rp 2,884 triliun. Selebihnya, Rp 4,832 triliun, diinvestasikan untuk pengembangan bisnis seperti angkutan batubara di Sumatera Selatan dan angkutan bandara Soekarno-Hatta di Jakarta.

2. Divestasi

Selama 2013, Perseroan tidak memiliki program dan melaksanakan aktivitas yang terkait dengan divestasi. Seluruh saham PT KAI (Persero) dimiliki oleh Pemerintah Indonesia

3. Penggabungan/Peleburan Usaha

Selama tahun 2013, tidak ada program dan proses yang berkaitan dengan penggabungan/peleburan usaha Perseroan.

4. Akuisisi

Selama tahun 2013, Perseroan tidak melakukan proses dan aktivitas yang berkaitan dengan akuisisi.

5. Restrukturisasi Utang dan Modal

Selama tahun 2013, PT KAI (Persero) tidak melakukan restrukturisasi utang dan modal.

Profit Distribution

The use of company's IDR 560.71 billion comprehensive income for book year 2013 i.e. IDR 84.06 billion (15%) for dividend and IDR 476.34 billion (85%) for general reserve.

1. Investment and Expansion

In 2013 the Company allocated IDR 7.266 trillion for Capital Expenditure. IDR 2.884 trillion is used to procured rolling stocks and developed infrastructures for existing business. The rest, IDR 4.832 trillion was invested in new business development such as development of coal transport in South Sumatera and Soekarno Hatta railway passenger transport.

2. Divestment

During 2013, the Company did not have any program or activities related to divestiture. All shares of the Company are owned by the Government of Republic of Indonesia.

3. Business Merger

During 2013, there was not any program and process related to the business merger.

4. Acquisition

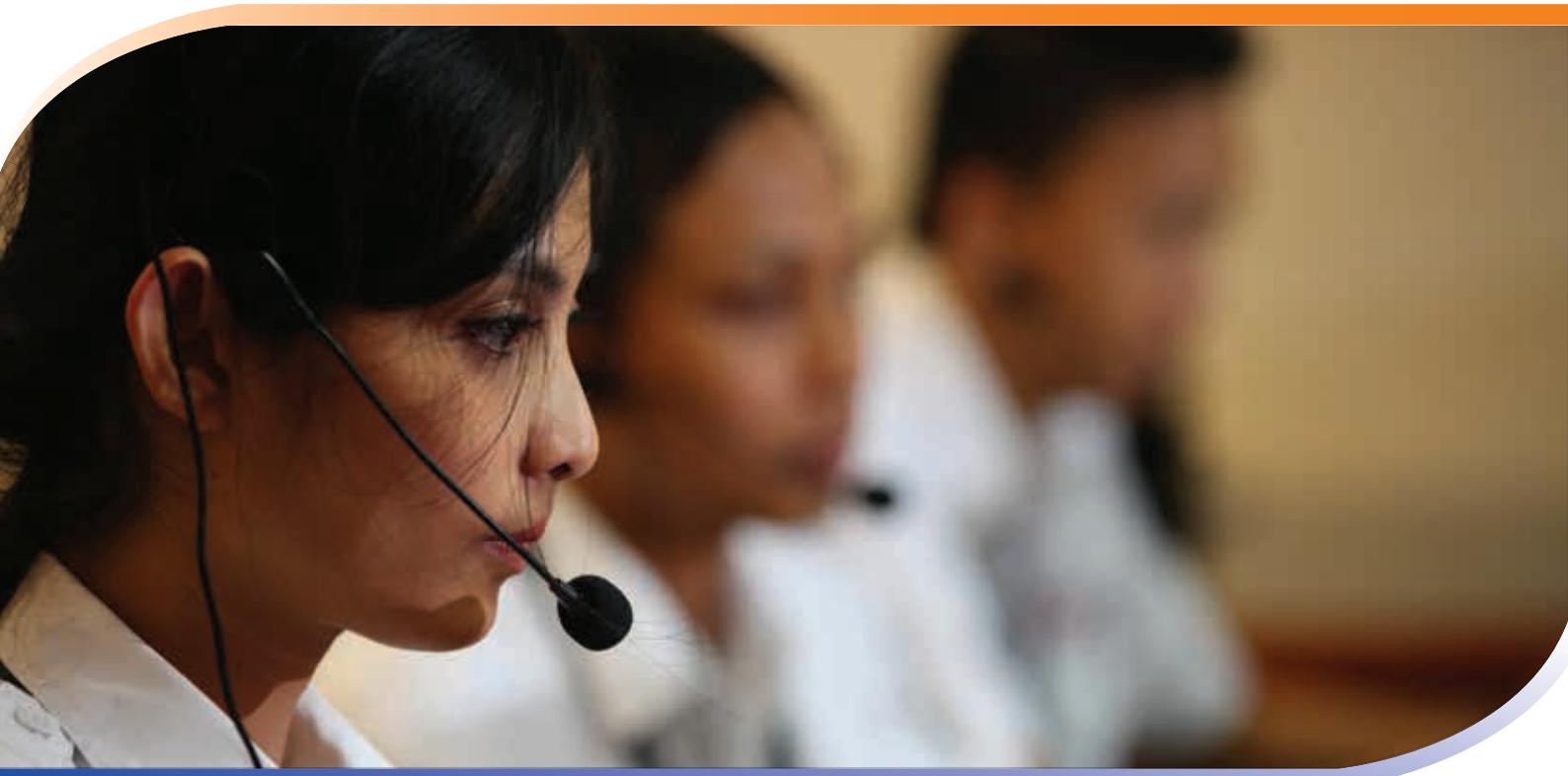
During 2013, the Company did not perform any process or activity related to acquisition.

5. Debt/Capital Restructuring

During 2013, PT KAI (Persero) did not perform any debt/capital restructuring.

Informasi Material yang Mengandung Benturan Kepentingan dengan Pihak Berelasi

Material Information that Contain Interest Conflict with The Related Parties



Selama tahun 2013 dan 2012, tidak terdapat transaksi dengan pihak berelasi baik yang langsung atau tidak langsung berhubungan dengan kegiatan usaha PT KAI (Persero), yang mengandung benturan kepentingan.

Perubahan Anggaran Dasar *Changes to the Articles of Association*

Selama tahun 2013 dan 2012, tidak terdapat perubahan Anggaran Dasar Perusahaan.

Perubahan Peraturan Perundang Undangan *Changes to the Articles of Association*

Pada 2013 terdapat perubahan peraturan mengenai tarif angkutan kereta api kelas ekonomi. Tarif angkutan Kereta Api kelas ekonomi ditetapkan oleh Pemerintah. Tarif dimaksud terakhir ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 59 Tahun 2013

During 2013 and 2012, there was not conflict of interest in any transaction with related parties, which were neither directly nor indirectly related to PT KAI (Persero).

During 2013 and 2012, there was not any amendment on company Articles of Association.

In 2013 there was a regulation change on economic class transport tariff. Tariff of the economic class passenger are determined by the government. The latest tariff was determined by the Minister of Transportation under the Decision Letter No. PM 59

tanggal 18 Juni 2013 dan No. PM 60 Tahun 2013 tanggal 18 Juni 2013 tentang perubahan atas peraturan mentri perhubungan No PM.43 Tahun 2012 Tentang tarif angkutan orang dengan kereta api kelas ekonomi dan tarif angkutan orang dengan kereta api kelas ekonomi air conditioner. Dampak: Tarif yang ditentukan bersifat tetap, sehingga Perseroan tidak dapat mengambil potensi keuntungan dengan menaikkan tarif.

PERUBAHAN KEBIJAKAN AKUNTANSI

Dalam tahun berjalan, Perusahaan dan entitas anak telah menerapkan semua standar baru dan revisi serta interpretasi yang dikeluarkan oleh Dewan Standar Akuntansi Keuangan dari Ikatan Akuntan Indonesia yang relevan dengan operasinya dan efektif untuk periode akuntansi yang dimulai pada tanggal 1 Januari 2012.

Penerapan standar baru dan revisi serta interpretasi telah berdampak terhadap perubahan kebijakan akuntansi Perusahaan dan entitas anak yang mempengaruhi penyajian dan pengungkapan laporan keuangan konsolidasian untuk tahun berjalan atau tahun sebelumnya:

PSAK 1 (revisi 2009), Penyajian Laporan Keuangan
PSAK 4 (revisi 2009), Laporan Keuangan Konsolidasian dan Laporan Keuangan Tersendiri
PSAK 7 (Revisi 2010), Pengungkapan Pihak-pihak Berelasi
PSAK 30 (Revisi 2010), Sewa
PSAK 34 (Revisi 2012), Kombinasi Bisnis Entitas Sepengendali
PSAK 60 (Revisi 2010), Instrumen Keuangan: Pengungkapan
PSAK 61, "Akuntansi Hibah Pemerintah dan Pengungkapan Bantuan Pemerintah"

of 2013 dated June 18, 2013 and No. PM 60 of 2013 dated June 18, 2013 regarding change the rules of the minister of transportation No. PM 43 of 2012 about the freight tariff with economy class train and freight tariff with economy air conditioner class train.

Impact: The tariff is fixed, so that the Company is not allowed to take potential gain by raising the tariff.

CHANGE IN ACCOUNTING POLICIES

In the current year, the Company and its subsidiaries have adopted all of the new and revised standards and interpretations issued by the Financial Accounting Standard Board of the Indonesian Institute of Accountants that are relevant to their operations and effective for accounting periods beginning on January 1, 2012.

The adoption of these new and revised standards and interpretations has resulted in changes to the Company and its subsidiaries accounting policies in the following areas, and affected the consolidated financial statement presentation and disclosures for the current or prior years:

*PSAK 1 (revised 2009), Presentation of Financial Statements
PSAK 4 (revised 2009), Consolidated and separate Financial Statements
PSAK 7 (Revised 2010), Related Party Disclosures
PSAK 30 (Revisi 2010), Leases
PSAK 34 (Revised 2012), Business Combination of Entities under Common Control
PSAK No. 60 (Revised), Financial Instruments: Disclosures
PSAK 61, Accounting for Government Grants and Disclosure of Government Assistance*

Ketaatan Sebagai Wajib Pajak

Obedience as a Tax Payer



Selama periode tahun 2013, PT KAI (Persero) telah memenuhi kewajibannya sebagai wajib pajak kepada pemerintah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Berikut diuraikan jumlah pph badan kewajiban pemotongan, dan PPN Perseroan:

1. PPH Badan:
 - a. PPh Pasal 22 sebesar Rp 1.666.440
 - b. PPh Pasal 25 sebesar Rp 51.861.767
 - c. PPh Pasal 23 sebesar Rp 69.611.969
 - d. PPh Pasal 29 sebesar Rp 32.253.832
 - e. PPh Pasal 4 ayat 2 sebesar Rp 18.074.081

During the period of 2013, PT KAI (Persero) had fulfilled its obligations as a taxpayer to the government in accordance with provisions of the prevailing laws. The details of the corporate and employee tax payment of the Company are as follows:

1. Company Tax:
 - a. Income Tax article 22 as much as IDR 1,666,440
 - b. Income Tax article 25 as much as IDR 51,861,767
 - c. Income Tax article 23 as much as IDR 69,611,969
 - d. Income Tax article 29 as much as IDR 32,253,832
 - e. Income Tax article 4 clause 2 as much as IDR 18,074,081

2. Kewajiban Pemotongan:
 - a. PPH Pasal 21/26 sebesar Rp 115.308.557
 - b. PPH Pasal 23/26 sebesar Rp 10.342.467
 - c. PPH Pasal 4/2 sebesar Rp 6.100.291
3. PPN:
 - a. PPN Keluaran sebesar 333.301.933
 - b. PPN Masukan sebesar 154.470.498
 - c. PPN Dibebaskan sebesar 529.171.804
4. PBB sebesar Rp 28.738.127

2. *Withholding Obligations:*
 - a. *Income Tax article 21/26 as much as IDR 115,308,557*
 - b. *Income Tax article 23/26 as much as IDR 10,342,467*
 - c. *Income Tax article 4/2 as much as IDR 6,100,291*
3. *Value Added Tax*
 - a. *Output value added tax as much as IDR 333,301,933*
 - b. *Input value added tax as much as IDR 154,470,498*
 - c. *Free value added tax as much as IDR 529,171,804*
4. *Land and building tax as much as 28,738,127*

Pencapaian 2013 dan Target 2014

Realization 2013 and Target 2014

Realisasi pendapatan total tahun 2013 mencapai 91,03% terhadap target RKAP. Pencapaian di bawah target disebabkan oleh tidak tercapainya target pendapatan dari angkutan penumpang dan angkutan barang. Dilihat dari volume, angkutan penumpang mencapai 101,08 dari target, namun tidak dapat mendongkrak penjualan. Hal ini disebabkan karena sebagian besar adalah penumpang kelas ekonomi yang membayar tarif rendah. Sementara itu angkutan barang tidak mencapai target baik dari volume penjualan disebabkan keterlambatan penyelesaian proyek pembangunan prasarana.

Total revenue realization in 2013 reach 91.03% of target in RKAP. This was caused by unachieved target in passenger and freight transportation. From volume view, passenger transportation achieved 101,08%, but did not able to lever its revenue. This was due to most of passengers are economic class who pay lower tariff. Meanwhile revenue target of freight transportation could not achieved because of delay in infrastructure projects completion.

Uraian	2013		Description
	Realisasi	Pencapaian	
	Realization	Achievement	
1. Angkutan Penumpang			
Pendapatan (Rp 000.000)	3.928.141	97,61	<i>Revenue (IDR 000,000)</i>
Volume (Orang)	221.729.333	101,08	<i>Volume (Passenger)</i>
2. Angkutan Barang			
Penjualan (Rp 000.000)	3.091.296	83,13	<i>Revenue (IDR 000,000)</i>
Volume (Ton)	24.713.546	79,89	<i>Volume (Tons)</i>
3. Pendukung Angkutan KA (Rp 000.000)	180.625	100,33	<i>Transportation Supporting (IDR 000,000)</i>
4. Usaha Non-angkutan (Rp 000.000)	716.915	87,22	<i>Non-Transportation Business (IDR 000,000)</i>
5. PSO (Rp 000.000)	683.994	971,58	<i>PSO (000,000)</i>
6. Lainnya (Rp 000.000)	138.551	251,49	<i>Others (IDR 000,000)</i>
Jumlah Pendapatan	8.600.972	91,96	<i>Total Revenue</i>

Pada 2014, Perseroan menargetkan pendapatan sebesar Rp 13,600 triliun. Sasaran ini akan dicapai melalui fokus pada pengembangan bisnis angkutan barang baik di Sumatera maupun di Jawa. Dengan potensi pasar yang besar dan budaya perusahaan yang berorientasi pelanggan, sasaran tersebut akan tercapai.

In 2014, the Company has set its revenue target at IDR 13,600 trillion. This target will be achieved through focus on freight transportation business development in Sumatera and Java. Given huge potential market, and its customer oriented culture, the target will be achieved.

Tata Kelola Perusahaan

Good Corporate Governance



Pendahuluan

Introduction



A. TATA KELOLA PERUSAHAAN

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengembangkan struktur dan sistem tata kelola perusahaan sejak tahun 2005. Penerapan Good Corporate Governance (GCG) atau Tata Kelola Perusahaan yang baik di Perseroan terus ditingkatkan dengan berpedoman pada sejumlah peraturan, yaitu:

1. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN).
2. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2003 tentang Pelimpahan Kedudukan, Tuas dan Wewenang Menteri Keuangan pada Perusahaan Perseroan (Persero), Perusahaan Umum (Perum), dan Perusahaan Jawatan (Perjan) kepada Menteri Negara BUMN.
4. Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 2005 tentang Pendirian, Pengurusan, Pengawasan, dan Pembubaran BUMN.
5. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara.
6. Peraturan Meneg BUMN No. Per-01/MBU/2011 jo PER 09/MBU/2012 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik pada BUMN.

A. GOOD CORPORATE GOVERNANCE

PT Kereta Api Indonesia (Persero) has developed a structure and system of good corporate governance since 2005. The practice of Good Corporate Governance (GCG) in the Company has been consistently improved by adhering to a set of regulations as follows:

1. The Act No. 19 Year 2003 concerning State-Owned Enterprise (SOE).
2. The Act No. 40 Year 2007 concerning Limited Corporations.
3. The Government Regulation No. 41 Year 2003 concerning the Delegation of Position, Duties and Authority of the Minister of Finance in Limited Corporation (Persero), Public Company (Perum), and Corporate Office (Perjan) to the Minister of SOE.
4. The Government Regulation No. 45 Year 2005 concerning the Establishment, Management, Audit, and Dismissal of SOE.
5. The President Regulation No. 47 Year 2009 concerning the Establishment and Organization of State Ministry.
6. The Regulation of The Minister of SOE No. Per-01/MBU/2011 jo PER 09/MBU/2012 concerning the Practice of Good Corporate Governance in SOE.

7. Peraturan Meneg BUMN No. PER-01/MBU/2012 jo PER-06/MBU/2012 dan PER-16/MBU/2012 tentang Persyaratan dan Tata Cara Pengangkatan dan Pemberhentian Anggota Direksi BUMN.
8. Peraturan Meneg BUMN No. PER-03/MBU/2012 tentang Pedoman Pengangkatan Anggota Direksi dan Anggota Dewan Komisaris Anak Perusahaan BUMN.
9. Peraturan Meneg BUMN No. PER-12/MBU/2012 tentang Organ Pendukung Dewan Komisaris dan atau Dewan Pengawas BUMN.
7. *The Regulation of The Minister of SOE No. PER-01/MBU/2012 jo PER-06/MBU/2012 and PER-16/MBU/2012 concerning The Requirements and Procedures of SOE's Board of Directors Appointment and Dismissal.*
8. *The Regulation of The Minister of SOE No. PER-03/MBU/2012 concerning Codes of SOE and SOE's Subsidiaries Board of Directors and Board of Commissioners Appointment.*
9. *The Regulation of The Minister of SOE No. PER-12/MBU/2012 concerning SOE's Board of Commissioners Supporting Corporate Organs and/or SOE Board of Supervisors.*

B. TUJUAN PENERAPAN GCG

Tujuan penerapan GCG di PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah :

1. Memaksimalkan nilai perusahaan dengan meningkatkan prinsip transparansi, akuntabilitas, bertanggung jawab, kemandirian, serta adil agar perusahaan memiliki daya saing kuat, secara nasional maupun internasional.
2. Mendorong pengelolaan perusahaan secara profesional, efisien efektif, memberdayakan fungsi, serta meningkatkan kemandirian organ perusahaan.
3. Mendorong organ perusahaan membuat keputusan dan menjalankan tindakan berlandaskan nilai moral yang tinggi, kepatuhan terhadap peraturan 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.

B. GCG IMPLEMENTATION PURPOSE

The objectives of GCG practice in PT Kereta Api Indonesia (Persero) are:

1. *Maximizing corporate values through enhancing the principles of transparency, accountability, responsibility, independently, and equity to make the Company highly competitive both nationally and internationally.*
2. *Promoting professional, efficient and effective GCG practices, empowering the function and enhancing the independence of corporate organs.*
3. *Encouraging corporate organs to make decisions and to perform high morality actions and compliance with the prevailing laws and regulations, as well as awareness of corporate social responsibility (CSR) to the stakeholders and the environment conservation surrounding the Company.*
4. *Increasing the Company's contribution to the national economy.*
5. *Improving national investment climate.*
6. *Creating a good company image.*

C. INFRASTRUKTUR

Agar supaya organ utama perusahaan khususnya Dewan Komisaris dan Direksi serta organ pendukung lainnya dapat menjalankan aturan pada tingkat korporat maka manajemen telah menetapkan sejumlah aturan yang mengatur tentang tata kelola perusahaan, dengan uraian sebagai berikut:

1. Pemegang saham/RUPS merupakan kekuasaan tertinggi dari perusahaan.
2. Dewan Komisaris melakukan fungsi pengawasan dan pemberian nasehat kepada Direksi.
3. Direksi melaksanakan kegiatan operasional perusahaan sesuai dengan visi misi perusahaan dan prinsip akuntabilitas dalam GCG.

Dalam melaksanakan kegiatan operasional, di bawah Direktur Utama dilengkapi dengan struktur setingkat *Executive Vice President (EVP)*, yaitu :

1. Satuan Pengawasan Intern (SPI) berfungsi sebagai pengawas.
2. Pusat Manajemen Risiko berfungsi mengkaji risiko dan assessment risiko.
3. Sekretaris Perusahaan, fungsinya sebagai kesekretariatan.
4. Hukum, berfungsi sebagai pengendalian dan bantuan terkait hukum.

Manajemen telah menetapkan sejumlah aturan tata kelola perusahaan:

1. Buku Panduan Direksi dan Dewan Komisaris (*Board Manual*).
2. Pedoman GCG.
3. Pedoman Kode Etik Perusahaan.
4. *Whistle Blowing System*.
5. Pedoman Tata Kelola Anak Perusahaan.
6. Kebijakan Umum Tata Kelola Informasi Teknologi (IT Governance).
7. Kebijakan dan Prosedur Audit Internal (Pedoman KMA 2011), Juklak Pemeriksaan Operasional, Buku langkah Kerja Audit Internal 2002, dan Pedoman Kerja SPI.
8. Pedoman KMA (Kendali Mutu Audit) dan Pedoman QA (Quality Assurance).

C. INFRASTRUCTURE

In order for the BOC and the BOD as well as the other supporting corporate organs to be able to carry out the rules at corporate level, the management has determined a number of rules setting the corporate governance, as illustrated below:

1. Shareholders/General Meeting of Shareholders (RUPS) is the highest authority holder in the Company.
2. Board of Commissioners carry out the supervisory and advisory functions to Board of Directors.
3. Board of Directors carry out the Company's operational activities in accordance with the corporat vision and mission and the principle of accountability in GCG.

In carrying out operational activities, under the President Director there is a structure at the same level as Excecutive Vice President (EVP), i.e:

1. Internal Control Unit (SPI), serving as controller.
2. Risk Management Center, functioning to study risk and risk assessment.
3. Corporate Secretary, serving as secretariat.
4. Legal Department, functioning to control and give assistance related to legal matters.

The Management has established a set of GCG codes:

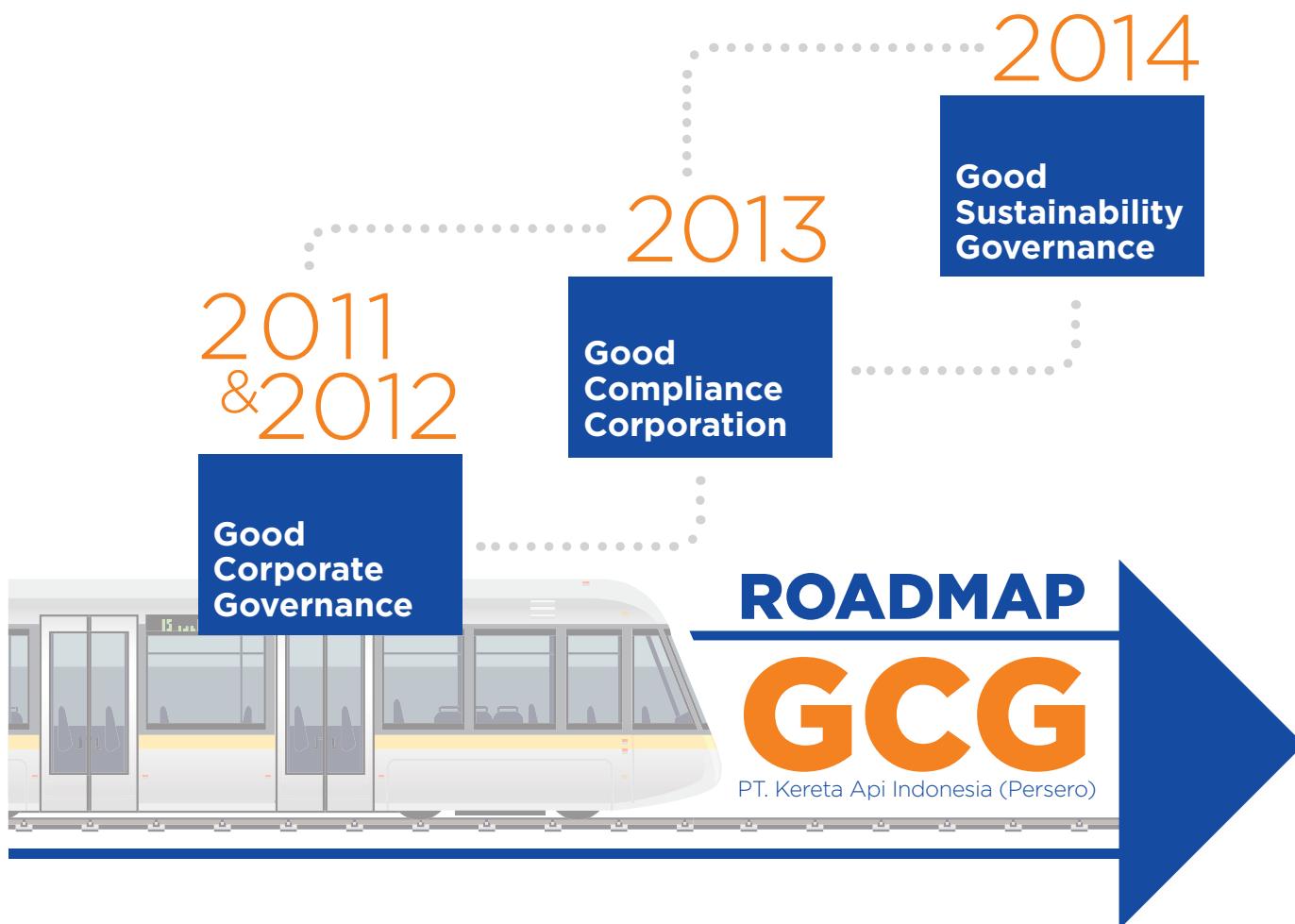
1. Board of Directors and Board of Commissioners Manual
2. GCG Manual
3. Code of Corporate Ethic Manual
4. Whistle Blowing System
5. GCG Manual of Subsidiary's
6. General policy on IT Governance.
7. Policy and Procedures of Internal Audit (KMA Manual 2011), Practical Guidance for Operational Audit, Workbook of Internal Audit 2002, and SPI Work Manual.
8. KMA (Kendali Mutu Audit) Manual and QA (Quality Assurance) Manual.

D. PENCAPAIAN GCG

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah memiliki *roadmap* penerapan GCG sebagai dasar aplikasi GCG. Pada tahun 2013 penerapan GCG berada pada fase *Good Compliance Corporation*. Fase ini pencapaian *roadmap* menitik beratkan pada penguatan organ-organ perusahaan terhadap komitmen kepatuhan (*compliance*) atas prinsip-prinsip *Good Corporate Governance*. Fase ini sangat vital, karena masing-masing organ perusahaan dituntut untuk patuh pada prinsip-prinsip pelaksanaan *Good Corporate Governance*.

D. GCG ACHIEVEMENT

PT Kereta Api Indonesia (Persero) has a roadmap of GCG practice as the foundation of GCG practice. In 2013 GCG practice was in the phase of Good Compliance Corporation. This phase of roadmap achievement focused on the enforcement of corporate organs against the commitment to compliance with the principles of Good Corporate Governance. This phase is very vital since each of the corporate organ is demanded to comply with the principles of Good Corporate Governance.



E. PENERAPAN GCG DI TAHUN 2013

Penerapan GCG di PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengacu pada Peraturan Meneg BUMN No. PER-01/MBU/2011 jo PER 09/MBU/2012 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan Pada BUMN. Penerapan GCG di tahun 2013 selaras dengan *roadmap* GCG di Perseroan yaitu fase *Good Compliance Corporation*. Gambaran pelaksanaan GCG PT. KAI (Persero) secara garis besar sebagai berikut:

1. Sesuai SK Meneg BUMN no. SK-184/MBU/2013 tanggal 15 Maret 2013 tentang Pengangkatan Anggota Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero), mengangkat Muchtar Arifin sebagai anggota Dewan Komisaris pada PT Kereta Api Indonesia (Persero).
2. Sesuai SK Meneg BUMN No. SK-226/MBU/2013 tanggal 22 April 2013 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Anggota Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero), memberhentikan dengan hormat Herry Bakti Singayuda Gumay sebagai anggota Dewan Komisaris pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang diangkat berdasarkan Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor KEP-13/MBU/2011 tanggal 25 Januari 2011, dengan ucapan terima kasih atas segala sumbangan tenaga dan pikirannya selama memangku jabatan tersebut, dan mengangkat Leon Muhamad sebagai Anggota Dewan Komisaris Perusahaan Perseroan PT Kereta Api Indonesia (Persero).
3. Sesuai SK Meneg BUMN No. SK-434/MBU/2013 tanggal 31 Desember 2013 tentang Pengangkatan Anggota Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero), mengangkat Hambra sebagai anggota Dewan Komisaris pada PT Kereta Api Indonesia (Persero).
4. Dewan Komisaris menetapkan SK nomor. 1.5/P/DEKOM/III/2013 tentang Penyempurnaan dan Penyesuaian Penyelenggaraan Tugas Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero).
5. Sesuai SK Meneg BUMN no. SK-04/MBU/2013 tanggal 11 Januari 2013 tentang Pengangkatan Anggota Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero), mengangkat Edi Sukmoro sebagai Direktur PT Kereta Api Indonesia (Persero).
6. Sesuai SK Meneg BUMN no. SK-363/MBU/2013 tanggal 25 September 2013 tentang Pengangkatan Anggota Direksi Perusahaan Perseroan (persero) PT Kereta Api Indonesia, mengangkat sdr. Bambang Eko Martono sebagai Direktur pada perusahaan Perseroan (persero) PT Kereta Api Indonesia.

E. GCG IMPLEMENTATION IN 2013

The practice of GCG in PT Kereta Api Indonesia (Persero) refers to Regulation of The Minister of SOE No. PER-01/MBU/2011 jo PER 09/MBU/2012 concerning the Practice of Good Corporate Governance in SOE. The practice of GCG in 2013 was in line with the Company GCG roadmap, i.e. the phase of Good Compliance Corporation. The description of GCG practice in PT KAI (Persero) can be outlined as follows:

1. In line with the Decree of the Minister of SOE No. SK-184/MBU/2013 dated 15 March 2013 concerning the Appointment of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Commissioners, appointing Muchtar Arifin as a member of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Commissioners.
2. In line with the Decree of the Minister of SOE No. SK-226/MBU/2013 dated 22 April 2013 concerning the Dismissal and Appointment of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Commissioners, dismissing with honor Herry Bakti Singayuda Gumay from PT Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Commissioners who was appointed based on the Decree of the Minister of SOE No. KEP-13/MBU/2011 dated 25 January 2011, delivering thank for his contribution in the form of energy and thoughts during his tenure of that position, and appointing Leon Muhamad as a member of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Commissioners.
3. In line with the Decree of the Minister of SOE No. SK-434/MBU/2013 dated 31 December 2013 concerning the Appointment of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Commissioners, appointing Hambra as a member of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Commissioners.
4. Board of Commissioners issued Decree No. 1.5/P/DEKOM/III/2013 concerning the Accomplishment and Adjustment of the Job Execution of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Commissioners.
5. In line with the Decree of the Minister of SOE No. SK-04/MBU/2013 dated 11 January 2013 concerning the Appointment of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Directors, appointing Edi Sukmoro as PT Kereta Api Indonesia (Persero) Director.
6. In line with the Decree of the Minister of SOE No. SK-363/MBU/2013 dated 25 September 2013 concerning the Appointment of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Directors, appointing Bambang Eko Martono as PT Kereta Api Indonesia (Persero) Director.

7. SK Direksi no. KEP.U/OT.003/X/1/KA-2013 tanggal 1 Oktober 2013 tentang Perubahan dan Tambahan (P dan T) Kedua Atas Keputusan Direksi Nomor. KEp.U/OT.003/VII/8/KA-2012 tanggal 23 Juli 2012 Tentang Pembagian Tugas dan Wewenang Anggota Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero).
8. Instruksi Dirkeu No.23-HK.506-KA-2013 tanggal 6 Desember 2013 mengenai Otorisasi Berjenjang atas Penandatanganan Transaksi Jurnal Akuntansi .
9. Penetapan SK Direksi No.KEPU-KU.401-II-31-KA-2013 tanggal 25 Februari 2013 tentang Penetapan Garis Komando Keuangan di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero), meliputi: pejabat otorisator, ordonator, bendaharawan, mekanisme penerbitan otoritas dan pejabat yang berwenang menandatangani dan mengatur bentuk nota permintaan dana.
10. Penetapan SK Direksi No.KEPU-LL.507-IX-1-KA-2013 tanggal 20 September 2013 tentang Panduan Manajemen Risiko Keselamatan di lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero).
11. Penetapan SK Direksi No.KEPU-OT.003-XII-12-KA-2013 tanggal 17 Desember 2013 tentang Pengalihan Unit Quality Assurance dan penambahan unit GCG dan WBS.
12. Diterbitkannya Maklumat No.04-UM.001-KA-2013 tanggal 1 April 2013 tentang Implementasi RDS (Rail Document System).
13. Penetapan SK Direksi No.KEPU-PS.006-V-3-KA-2013 tanggal 20 Mei 2013 tentang SOP (Standar Operasional Prosedur) Inspeksi di Direktorat Keselamatan dan Keamanan PT Kereta Api Indonesia (Persero).
14. Hasil Audit Penerapan GCG yang dilakukan oleh BPKP Jawa Barat tahun 2012 telah ditindaklanjuti oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero).
15. Pembentukan tim pemutakhiran Pedoman GCG dan Pedoman Gratifikasi.
7. *The Decree of Board of Directors No. KEP.U/OT.003/X/1/KA-2013 dated 1 October 2013 concerning the Second Change and Addition over the Decree of Board of Directors No. KEp.U/OT.003/VII/8/KA-2012 dated 23 July 2012 concerning the Division of Job and Authority of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Directors.*
8. *Finance Director Instruction No.23-HK.506-KA-2013 dated 6 December 2013 concerning Gradual Authorization on the Singning of Accounting Journal Transactions.*
9. *The issuance of the Decree of Board of Directors No.KEPU-KU.401-II-31-KA-2013 dated 25 February 2013 concerning the Establishment of Financial Command Line in PT Kereta Api Indonesia (Persero), including: authorizing official, ordonator, treasurer, mechanism of authority issuance and the official who has authority for signing and setting the form of fund request note.*
10. *The issuance of the Decree of Board of Directors No.KEPU-LL.507-IX-1-KA-2013 dated 20 September 2013 concerning Guidance for Safety Risk Management in PT Kereta Api Indonesia (Persero).*
11. *The issuance of the Decree of Board of Directors No.KEPU-OT.003-XII-12-KA-2013 dated 17 December 2013 concerning the Transfer of Quality Assurance Unit and the Additional Units of GCG and WBS.*
12. *The issuance of Announcement No.04-UM.001-KA-2013 dated 1 April 2013 concerning the Implementation of RDS (Rail Document System).*
13. *The issuance of the Decree of Board of Directors No.KEPU-PS.006-V-3-KA-2013 dated 20 May 2013 concerning SOP (Standard Operating Procedures) of Inspection in the Directorate of Safety and Security of PT Kereta Api Indonesia (Persero).*
14. *The result of Audit on GCG practice conducted by BPKP West Java in 2012 had been followed up by PT Kereta Api Indonesia (Persero).*
15. *The establishment of the Team for updating GCG Manual and Gratification Guidelines.*

F. ASSESSMENT GCG

Assesment penerapan GCG di PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengacu pada asal 44 Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER-01/MBU/2001 tanggal 1 Agustus 2011 yang mewajibkan BUMN untuk melaksanakan pengukuran terhadap penerapan GCG dalam bentuk *self assessment* maupun oleh pihak eksternal serta evaluasi tindak lanjut pelaksanaan dan penerapan GCG di BUMN.

F. GCG ASSESSMENT

The assesment of GCG practice in PT Kereta Api Indonesia (Persero) refers to Article 44 of the Regulation of the Minister of SOE No. PER-01/MBU/2001 dated 1 August 2011 requiring SOE to assess the GCG practice in the form of self-assessment or conducted by external party and to evaluate the follow up of GCG execution and practice in SOE.

Assesment GCG tahun 2012 dilakukan oleh pihak independen yaitu BPKP Provinsi Jawa Barat. Indikator dan parameter yang digunakan berpedoman pada Surat Keputusan Sekretaris Kementerian BUMN no. SK-16/S.MBU/2012 tentang indikator/parameter penilaian dan evaluasi atas penerapan tata kelola perusahaan yang baik pada BUMN. Nilai assesment GCG tahun 2012 yang diperoleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) mencapai **70,16** dengan predikat **Cukup Baik**, nilai Self Assessment 2013 mencapai **83,91** dengan predikat **Baik**.

Hasil Asesmen Pelaksanaan GCG PT Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun 2012 dan Self Assessment 2013

*GCG Assessment in 2012 was conducted by independent party, namely BPKP West Java Province. The Indicators and parameters used are based on the Decree of the Secretary of SOE Ministry No. SK-16/S.MBU/2012 concerning the Indicators/parameters of assessment and evaluation on Good Corporate Governance Practice in SOE. The score of GCG assesment for 2012 obtained by PT Kereta Api Indonesia (Persero) reached **70,16** with the predicate **Fairly Good**, and the score of Self Assessment for 2013 reached **83,91** with the predicate **Good**.*

Results of Assessment on GCG practice in PT Kereta Api Indonesia (Persero) on 2012 and Self Assessment 2013

Aspek <i>Aspect</i>	Bobot <i>Weight</i>	Skor <i>Score</i>		Capaian <i>Achievements</i>		Penjelasan <i>Explanation</i>	
		2012	2013	2012	2013	2012	2013
Komitmen <i>Commitment</i>	7,0	4,36	5,90	63,26	84,34	Cukup Baik	Baik
Pemegang Saham <i>Shareholders</i>	9,0	7,16	8,23	79,58	91,50	Baik Good	Sangat Baik Very Good
Dewan Komisaris <i>Board of Commissioners</i>	35,0	26,28	27,54	75,09	78,70	Baik Good	Baik Good
Direksi <i>Director</i>	35,0	25,43	29,04	72,67	82,96	Cukup Baik Good Enough	Baik Good
Informasi dan Transparansi <i>Information and Transparency</i>	9,0	6,92	8,19	76,91	91,04	Baik Good	Sangat Baik Very Good
Aspek Lainnya <i>Other Aspects</i>	0,0	0,00	5,00	0	100,0	- -	Sangat Baik Very Good
Skor <i>Score</i>	100,0	70,16	83,91	70,16	83,91	Cukup Baik Good Enough	Baik Good

Tahun 2013 PT Kereta Api Indonesia melakukan *self assessment* menggunakan parameter penilaian berdasarkan pasal 44 Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER-01/MBU/2001 tanggal 1 Agustus 2011. Nilai *self assessment* GCG yang diperoleh adalah 83,91 dengan predikat BAIK.

G. RINGKASAN HASIL ASSESSMENT GCG 2012 DAN SELF ASSESSMENT 2013

Berdasarkan hasil *assessment* GCG 2012 dan *Self Assessment* 2013 terdapat penerapan yang sudah mendapatkan pencapaian terbaik dari masing-masing aspek governance, yaitu:

1. Komitmen Terhadap Penerapan GCG Secara Berkelanjutan.
 - a. Perusahaan memiliki Pedoman Tata Kelola Perusahaan yang baik (GCG Code) dan Pedoman Perilaku (Code of Conduct).
 - b. Perusahaan melaksanakan Pedoman Tata Kelola Perusahaan yang baik dan Pedoman Perilaku secara konsisten.
 - c. Perusahaan melakukan pengukuran terhadap penerapan Tata Kelola Perusahaan yang baik.
 - d. Perusahaan melakukan koordinasi pengelolaan dan administrasi LHKPN (Laporan Harta Kekayaan Penyelenggara Negara).
 - e. Perusahaan melaksanakan Program Pengendalian Gratifikasi sesuai ketentuan yang berlaku.
 - f. Perusahaan melaksanakan kebijakan atas sistem pelaporan atas dugaan penyimpangan pada perusahaan yang bersangkutan (*whistle blowing system*).
2. Aspek Pemegang Saham dan RUPS
 - a. RUPS/Pemilik modal melakukan pengangkatan dan pemberhentian Direksi.
 - b. RUPS/Pemilik Modal memberikan keputusan yang diperlukan untuk menjaga kepentingan usaha perusahaan dalam jangka panjang dan jangka pendek sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan/atau anggaran dasar.
 - c. RUPS/Pemilik Modal memberikan persetujuan laporan tahunan termasuk pengesahan laporan keuangan serta tugas pengawasan Dewan Komisaris/Dewan Pengawas sesuai

In 2013 PT Kereta Api Indonesia conducted self-assessment using the assessment parameter based on the Article 44 of the Regulation of the Minister of SOE No. PER-01/MBU/2001 dated 1 August 2011. The score of GCG self-assessment obtained was 83.91 with the predicate GOOD.

G. SUMMARY OF THE 2012 GCG ASSESSMENT RESULTS AND THE 2013 SELF-ASSESSMENT

Based on the results of GCG assessment conducted in 2012 and Self-Assessment in 2013, some of the practices had the best result from each aspect of governance, namely:

1. Commitment to Continuous GCG Practice
 - a. The Company has Good Corporate Governance (GCG) of Manual and Code of Conduct.
 - b. The Company has consistently executed the GCG of Manual and Code of Conduct.
 - c. The Company has carried out a measurement on the Good Corporate Governance practice.
 - d. The Company has coordinated the management and administration of LHKPN (State Officials Wealth Report).
 - e. The Company has executed the Program of Gratification Control in accordance with the prevailing provisions.
 - f. The Company has executed the policy on the reporting system over the presumption of distortion in the company (whistle blowing system).
2. Shareholders and General Meeting of Shareholders (GMS) Aspect
 - a. Shareholders or General Meeting of Shareholders have done Board of Directors appointment and dismissal.
 - b. Shareholders or General Meeting of Shareholders made necessary decisions to maintain the Company's business interests both in the long-term and short-term according to the laws and regulations and/or the Company's statutes.
 - c. Shareholders or General Meeting of Shareholders gave their approval on the annual report including the endorsement of financial report and supervisory duties of the Board of Commissioners/

- dengan peraturan perundang-undangan dan/atau anggaran dasar.
- d. RUPS/Pemilik Modal mengambil keputusan melalui proses yang terbuka dan adil serta dapat dipertanggungjawabkan.
 - e. Pemegang Saham/Pemilik Modal melaksanakan Tata Kelola Perusahaan yang baik sesuai dengan wewenang dan tanggung jawabnya.
3. Aspek Dewan Komisaris/Pengawas
- a. Dewan Komisaris/Dewan Pengawas melakukan pembagian tugas, wewenang dan tanggung jawab secara jelas serta menetapkan faktor-faktor yang dibutuhkan untuk mendukung pelaksanaan tugas Dewan Komisaris/Dewan Pengawas.
 - b. Dewan Komisaris/Dewan Pengawas memberikan persetujuan atas RJPP (Rencana Jangka Panjang Perusahaan) dan RKAP (Rencana Kerja Anggaran Perusahaan) yang disampaikan Direksi.
 - c. Dewan Komisaris/Dewan Pengawas memberikan arahan terhadap Direksi atas implementasi rencana dan kebijakan perusahaan.
 - d. Dewan Komisaris/Dewan Pengawas melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan pengelolaan anak perusahaan/perusahaan patungan.
 - e. Dewan Komisaris/Dewan Pengawas berperan dalam pencalonan anggota Direksi, menilai kinerja Direksi (individu dan kolegial) dan mengusulkan tantiem/insentif kinerja sesuai ketentuan yang berlaku dan mempertimbangkan kinerja Direksi.
 - f. Dewan Komisaris/Dewan Pengawas memantau dan memastikan bahwa praktik tata kelola perusahaan yang baik telah diterapkan secara efektif dan berkelanjutan.
 - g. Dewan Komisaris/Dewan Pengawas menyelenggarakan rapat Dewan Komisaris/Dewan Pengawas yang efektif dan menghadiri rapat Dewan Komisaris/Dewan Pengawas sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.
 - h. Dewan Komisaris/Dewan Pengawas memiliki Sekretaris Dewan Komisaris/Dewan Pengawas untuk mendukung tugas kesekretariatan Dewan Komisaris/Dewan Pengawas.
 - i. Dewan Komisaris/Dewan Pengawas memiliki Komite Dewan Komisaris/Dewan Pengawas yang efektif.

- Board of Supervisors according to the laws and regulations and/or the Company's statutes.*
- d. *Shareholders or General Meeting of Shareholders made decisions with through, fairness and responsibility.*
 - e. *Shareholders have conducted Good Corporate Governance in accordance with their authority and responsibility.*
3. *Board of Commissioners/Supervisors Aspect*
- a. *Board of Commissioners/Board of Supervisors made a clear delegation of duties, authorities and responsibilities and affirmed the required factors to support the execution of Board of Commissioners/ Board of Supervisors duties.*
 - b. *Board of Commissioners/Board of Supervisors gave their approval on RJPP (Corporate Long-Term Plan) and RKAP (Corporate Action Plan and Budget) delivered to the Board of Directors.*
 - c. *Board of Commissioners/Board of Supervisors briefed the Board of Directors on the implementation of corporate plan and policy.*
 - d. *Board of Commissioners/Board of Supervisors supervised the execution of policy in managing subsidiaries/joint venture.*
- e. *Board of Commissioners/Board of Supervisors participated in nominating Board of Directors, assessed the Board of Directors performance (individual and collegial) and proposed the tantiem/performance incentive according to the prevailing provision and took the Board of Directors performance into account.*
- f. *Board of Commissioners/Board of Supervisors monitored and assured that the Good Corporate Governance practice had been implemented effectively and sustainably.*
 - g. *Board of Commissioners/Board of Supervisors held Board of Commissioners/Board of Supervisors meetings in effective ways and attend the Board of Commissioners/Board of Supervisors meetings in accordance with the laws and regulations.*
 - h. *Board of Commissioners/Board of Supervisors had its own Secretary to support the duties of the Board of Commissioners/Board of Supervisors secretariat.*
 - i. *Board of Commissioners/Board of Supervisors had an effective Board of Commissioners/Board of Supervisors Committee.*

4. Aspek Direksi
 - a. Direksi melakukan pembagian tugas/fungsi, wewenang dan tanggung jawab secara jelas.
 - b. Direksi menyusun perencanaan perusahaan.
 - c. Direksi berperan dalam pemenuhan target kinerja perusahaan.
 - d. Direksi melaksanakan pengendalian operasional dan keuangan terhadap implementasi rencana dan kebijakan perusahaan.
 - e. Direksi melaksanakan pengurusan perusahaan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan anggaran dasar.
 - f. Direksi melakukan hubungan yang bernalih tambah bagi perusahaan dan pemangku kepentingan.
 - g. Direksi memonitor dan mengelola potensi benturan kepentingan anggota dewan Direksi dan manajemen di bawah direksi.
 - h. Direksi memastikan perusahaan melakukan keterbukaan informasi dan komunikasi sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan penyampaian informasi kepada Dewan Komisaris/Dewan Pengawas dan Pemegang Saham tepat waktu.
 - i. Direksi menyelenggarakan rapat Direksi dan menghadiri rapat Dewan Komisaris sesuai dengan ketentuan Perundang-undangan.
 - j. Direksi wajib menyelenggarakan pengawasan intern yang berkualitas dan efektif.
 - k. Direksi menyelenggarakan fungsi sekretaris perusahaan yang berkualitas dan efektif.
5. Aspek Informasi dan Transparansi.
 - a. Kebijakan/pedoman penerapan tata kelola perusahaan belum dipublikasikan dalam website perusahaan.

H. ASSESSMENT KRITERIA PENILAIAN KINERJA UNGGUL (KPKU)

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah menerapkan KPKU (Kriteria Penilaian Kinerja Unggul) yang bersifat mandatori dari Menteri BUMN. Evaluasi atas hasil assessment KPKU PT Kereta Api Indonesia (persero) oleh tim evaluator kementerian BUMN yang dilakukan pada tanggal tiga November hingga sembilan November 2013 dengan skor hasil klarifikasi mencapai 400,5 (band skor: Early Improvement). Sistem penilaian KPKU BUMN terdiri dari enam kategori: Kepemimpinan, Perencanaan Strategis, Fokus Pelanggan, Pengukuran

4. Board of Directors Aspect

- a. *Board of Directors made a clear division of job/
function, authority and responsibility.*
- b. *Board of Directors made a corporate plan.*
- c. *Board of Directors participated in the achievement of the company performance target.*
- d. *Board of Directors conducted operational and financial control against the implementation of corporate plan and policy.*
- e. *Board of Directors executed company management in accordance with the prevailing laws and regulations and statute.*
- f. *Board of Directors made relationships that contribute added-value to the Company and stakeholders.*
- g. *Board of Directors monitored and managed any potency of conflict of interest between members of BOD and Management Under BOD*
- h. *Board of Directors assured the Company hold information and communication openness in accordance with the prevailing laws and regulations and on-time information delivery to Board of Commissioners/Board of Supervisors and Shareholders.*
- i. *Board of Directors held Board of Directors meeting and attended Board of Commissioners meetings in accordance with the laws and regulations.*
- j. *Board of Directors had to conduct quality and effective internal supervisions.*
- k. *Board of Directors held the function of a quality and effective corporate secretary.*

5. Information and Transparency Aspect

- a. *Policy or guidelines for GCG practice has not been published in the Company website.*

H. CRITERIA FOR PERFORMANCE EXCELLENCE ASSESSMENT (KPKU)

PT Kereta Api Indonesia (Persero) has implemented mandatory Criteria for Performance Excellence Assessment (KPKU) from the Minister of SOE. Evaluation on the results of KPKU assessment of PT Kereta Api Indonesia (Persero) by the evaluation team from the Ministry of SOE was conducted from 3 to 9 November 2013 with a clarification score of 400.5 (Early Improvement predicate). The system of KPKU assessment for SOE consists of six categories: Leadership, Strategic Planning, Customer Priority,

Analisis dan Manajemen Pengetahuan, Fokus Tenaga Kerja, serta Fokus Operasi.

*Measurement of Knowledge Analysis and Management,
Focus on Manpower, and Focus on Operation.*

**Hasil Penilaian KPKU PT Kereta Api Indonesia (Persero)
tahun 2013**

**Results of KPKU PT Kereta Api Indonesia (Persero)
on 2013**

Sub Kategori	Total Point (B)	Percentase Skor (C)	Skor = B X C
Sub Category	Total Point (B)	Percentage Scores (C)	Score = B X C
Kepemimpinan Senior <i>Senior Leadership</i>	70	55%	38.5
Tata Kelola Dan Tanggung Jawab Kemasyarakatan <i>Governance and Social Responsibility</i>	50	55%	27.5
Pengembangan Strategi <i>Development Strategy</i>	40	45%	18
Implemenasi Strategi <i>Implementation Strategy</i>	45	45%	20.25
Suara Pelanggan <i>Customer Voice</i>	45	40%	18
Ketertarikan Pelanggan <i>Customer Interest</i>	40	40%	16
Pengukuran, Analisis, dan Peningkatan Kinerja <i>Measurement, Analyst, and Performance Improvement</i>	45	40%	18
Pengelolaan Informasi, Pengetahuan, dan Teknologi Informasi <i>Management of Information, Knowledge, and Information Technology</i>	45	45%	20.25
Lingkungan Tenaga Kerja <i>Labor Environment</i>	40	35%	14
Keterikatan Tenaga Kerja <i>Labor Attachments</i>	45	40%	18
Sistem Kerja <i>Work System</i>	45	40%	18
Proses Kerja <i>Work Process</i>	40	40%	16
Kinerja Produk dan Proses <i>Product and Process Performance</i>	110	35%	38.5
Kinerja Fokus Pelanggan <i>Customer Performance Focus</i>	90	35%	31.5
Kinerja Fokus Tenaga Kerja <i>Workforce Customer Performance</i>	80	30%	24
Kinerja Hasil Kepemimpinan <i>Results of Performance Leadership</i>	80	35%	28
Total Skor	1000		400.5
Total Score	1000		400.5

Struktur Tata Kelola Perusahaan *Corporate Governance Structure*



Berdasarkan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas dan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang BUMN disebutkan bahwa organ perusahaan terdiri dari RUPS, Komisaris, dan Direksi. Organ Perusahaan PT KAI (Persero) menjalankan fungsinya sesuai ketentuan yang berlaku dengan prinsip masing-masing organ memiliki independensi dalam melakukan tugas, fungsi, dan tanggung jawabnya semata-mata untuk kepentingan perusahaan.

A. RAPAT UMUM PEMEGANG SAHAM (RUPS)

RUPS sebagai organ perusahaan PT KAI (Persero) merupakan wadah para pemegang saham untuk mengambil keputusan penting yang berkaitan dengan modal yang ditanam dalam perusahaan, dengan memperhatikan ketentuan Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan. Keputusan yang diambil dalam RUPS berdasarkan kepentingan jangka panjang Perseroan.

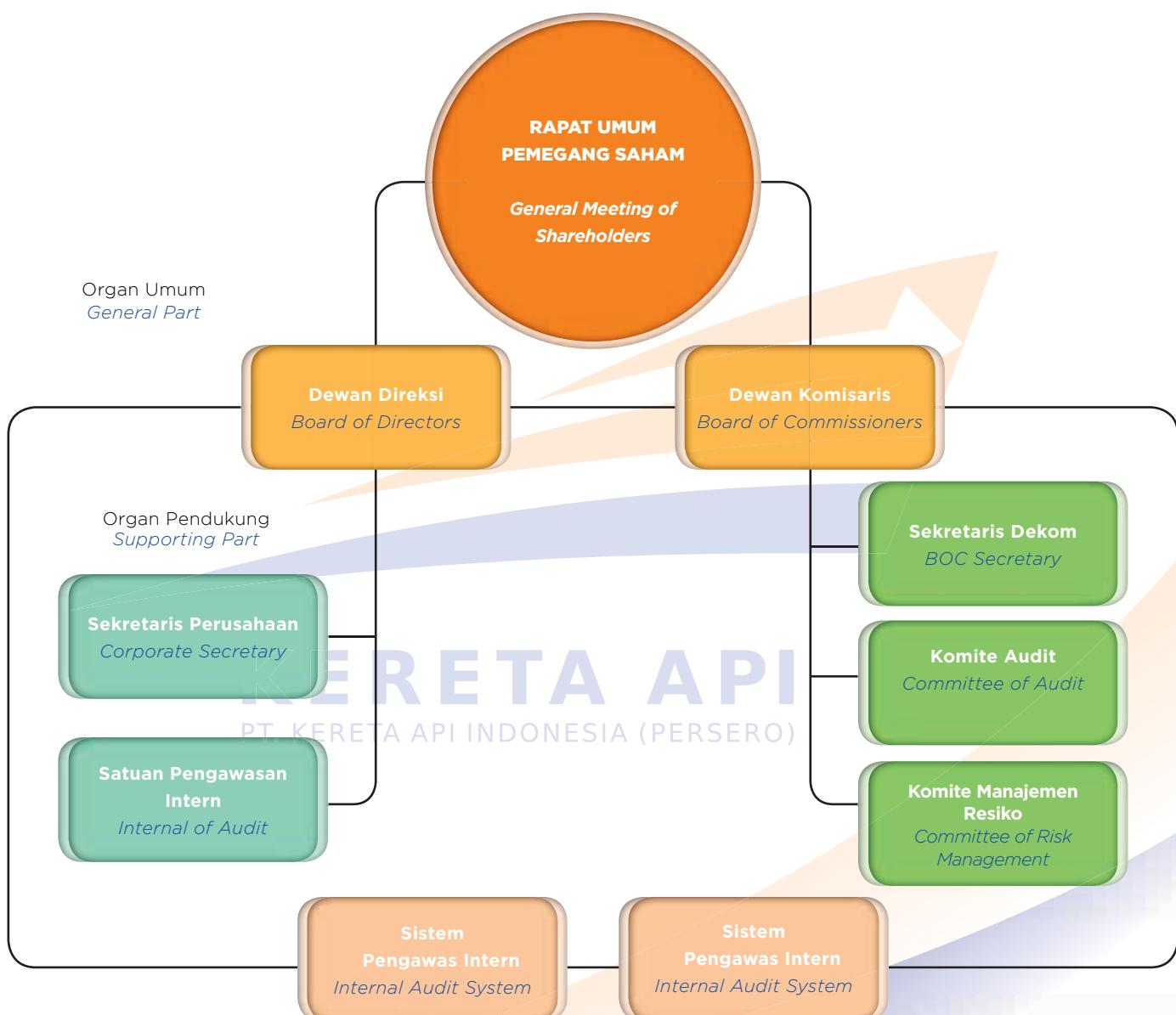
Based on Act No. 40 Year 2007 concerning limited liability corporations and Act No. 19 Year 2003 concerning SOE mention that corporate organs should comprise of Shareholders General Meeting, Board of Commissioners, and Board of Directors. The corporate organs of PT Kereta Api Indonesia (Persero) executes their function in accordance with the prevailing laws and regulations based on the principle that each organ has independence in performing its duties, function, and responsibility solely for the sake of the corporate interests.

A. GENERAL MEETING SHAREHOLDERS (GMS)

RUPS as a corporate organ of PT KAI (Persero) is the forum for the shareholders to make important decisions related to the capital that should be invested in the company, regarding the Statute and the laws and regulations. The decisions made in the GMS are based on the Company's long-term interests.

Kewenangan RUPS antara lain mengangkat dan memberhentikan anggota Dewan Komisaris dan Direksi, mengevaluasi kinerja Dewan Komisaris dan Direksi, menyetujui perubahan Anggaran Dasar, menyetujui laporan tahunan dan menetapkan bentuk serta jumlah remunerasi anggota Dewan Komisaris dan Direksi serta mengambil keputusan terkait tindakan korporasi atau keputusan strategis lainnya yang diajukan Direksi. Keputusan yang diambil dalam RUPS berdasarkan kepentingan perseroan.

GMS has the authority to appoint and dismiss Board of Commissioners and Board of Directors, evaluate the performance of Board of Commissioners and Board of Directors, accept the change of Statute, accept the annual report and decide the form and amount of remuneration for Board of Commissioners and Board of Directors and make decision related to corporation acts and other strategic decisions proposed to Board of Directors. The decisions made in the GMS are based on the company interests.



Tanpa mengurangi kekuasaan dan wewenang yang dimiliki oleh RUPS, RUPS atau pemegang saham tidak dapat melakukan intervensi terhadap pelaksanaan tugas, fungsi dan wewenang Dewan Komisaris dan Direksi untuk menjalankan kewajiban dan haknya sesuai dengan Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan.

RUPS dan atau pemegang saham tidak melakukan intervensi terhadap tugas, fungsi dan wewenang Dewan Komisaris, serta Direksi dengan tidak mengurangi wewenang RUPS untuk menjalankan hak sesuai dengan Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan. Pengambilan keputusan RUPS dilakukan secara wajar dan transparan.

Mengacu pada Pasal 78 (2) Undang-undang No. 40 tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, sepanjang tahun 2013 PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan RUPS sebanyak 3 kali dan 1 kali di awal tahun 2014, dengan rincian:

1. RUPS Tentang Pengesahan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) Tahun 2013.

RUPS pertama yang dilaksanakan pada Selasa, 15 Januari 2013 di Kantor Kementerian BUMN membahas RKAP tahun buku 2013 dan RKA PKBL tahun buku 2013, yang kemudian memutuskan:

- a. Mengesahkan RKAP tahun buku 2013.
- b. Mengesahkan Rencana Kerja dan Anggaran Program Kemitraan BUMN dengan Usaha Kecil dan Program Bina Lingkungan Tahun Buku 2013.
- c. Memberikan pelimpahan kewenangan kepada Dewan Komisaris untuk memberikan persetujuan bagi manajemen dalam pengembangan perkeretaapian, bila terdapat perubahan anggaran akibat perubahan kebijakan pemerintah dengan nilai maksimal sebesar 10% dari total investasi termasuk perubahan item investasi sebagaimana terdapat dalam RKAP yang telah disahkan.
- d. Menyetujui pinjaman aset berupa 96 lokomotif CC 201 yang akan diperbaiki (*overhaul*) dengan pembiayaan oleh perbankan.
- e. Menyetujui dan mengesahkan Kontrak Manajemen (*Key Performance Indicator*) antara Direksi dan Dewan Komisaris dengan Pemegang Saham PT KAI (Persero) dengan mengacu pada surat Wakil Menteri BUMN No. S-508/MBU/WK/2012 tanggal 22 November tentang *shareholder aspiration*.

Without alleviating the power and authority of GMS, GMS or shareholders can not intervene the execution of duties, function and authority of the Board of Commissioners and Board of Directors to perform their obligations and rights in accordance with the Statute and the laws and regulations.

RUPS and/or shareholders do not intervene the duties, function and authority of the Board of Commissioners and Board of Directors without alleviating the authority of GMS to perform their rights in accordance with the Statute and the laws and regulations. The decision making in GMS is carried out in a fair and transparent way.

Referring to Article 78 (2) of the Act No. 40 Year 2007 concerning Limited Company, along 2013 PT Kereta Api Indonesia (Persero) held three times of GMS and once in the early 2014 as follows:

1. *GMS concerning the Endorsement of the 2013 Company Action Plan and Budget (RKAP).*

The first GMS was held on Tuesday, 15 January 2013 at the Ministry of SOE office discussing about RKAP fiscal year ended 2013 and RKA PKBL fiscal year ended 2013, which further decided to:

- a. *Endorse RKAP fiscal year ended 2013.*
- b. *Endorse Action Plan and Budget for SOE Partnership Program with Small Enterprises and Environment Development Program fiscal year ended year 2013.*
- c. *Delegate the authority to Board of Commissioners to give approval to the management in developing railway business, if any changes of budget due to the change of the government policy with the maximum value 10% of the total investment, including the change of investment items as mentioned in the endorsed RKAP.*
- d. *Approve asset loan in the form of 96 locomotives CC 201 which will be repaired (*overhauled*) through banking finance.*
- e. *Approve and endorse Management Contract (*Key Performance Indicators*) between Board of Directors and Board of Commissioners and PT KAI shareholders referring to the letter from Deputy Minister of SOE No. S-508/MBU/WK/2012 dated 22 November concerning shareholder aspiration.*

2. RUPS Tentang Persetujuan Atas Laporan Tahunan dan Pengesahan Atas Laporan Keuangan Tahun Buku 2012.

Dewan Komisaris dan Dewan Direksi telah melaksanakan RUPS atas pembahasan laporan tahunan, laporan keuangan perseroan dan laporan keuangan PKBL tahun buku 2012, pada Rabu 8 Mei 2013 di Ruang Rapat Lantai 16, Gedung Kementerian BUMN, maka RUPS memutuskan hal-hal sebagai berikut:

- a. Menyetujui Laporan Tahunan yang disampaikan Direksi mengenai keadaan dan jalannya perseroan selama Tahun Buku 2012 dan mengesahkan laporan Keuangan Perseroan Tahun Buku 2012 yang telah diaudit oleh KAP Hadori Sugiarto Adi & Rekan sebagai mana yang dimuat dalam laporan Nomor: 006/LAI-KAI/III/2013 tanggal 22 Maret 2013.
- b. Mengesahkan Laporan Tahunan Program Kerja dan Bina Lingkungan (PKBL) tahun buku 2012 yang telah diaudit oleh KAP Hadori Sugiarto Adi & Rekan sebagaimana yang dimuat dalam laporan nomor: 006/LAI-PKBL/III/2013 tanggal 22 Maret 2013.
- c. Menetapkan penggunaan laba bersih yang dapat diatribusikan kepada pemilik Entitas Induk untuk tahun buku yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 sebesar Rp 425.567.786.492 sebagai berikut:
 - 1) Rp 42.557.000.000 ditetapkan sebagai dividen tunai tahun buku 2012.
 - 2) Rp 383.010.786.492 sebagai cadangan umum. Perseroan tidak mengalokasikan laba bersih tahun 2012 untuk sumber dana PKBL, tetapi Perseroan akan membentuk cadangan biaya Tahun 2013 untuk program tanggung jawab sosial perusahaan yang besarnya sesuai kebutuhan dan kemampuan perseroan.
- d. Menetapkan gaji/honorarium, tunjangan dan fasilitas lainnya untuk Tahun 2013 dan Tantiem Tahun Buku 2012 bagi Direksi dan Dewan Komisaris untuk Tahun 2013 sebagai berikut:
 - 1) Gaji Direktur Utama Perseroan Tahun 2013 sebesar Rp 100.000.000,- perbulan. Sedangkan gaji Direktur dan honorarium Dewan Komisaris mengikuti ketentuan sebagai berikut:

2. *RUPS concerning Approval on the Annual Report and Endorsement on the Financial Report Fiscal Year Ended 2012.*

Board of Commissioners and Board of Directors had held GMS discussing the annual report, the company financial report and PKBL financial report in the fiscal year ended 2012, on Wednesday 8 May 2013 in the Meeting Room on the 16th floor of the Ministry of SOE Building. The GMS made decisions as follows:

- a. *Approving the Annual Report made by Board of Directors concerning the condition and operation of the Company during the fiscal year ended 2012 and endorse the Company Financial Report fiscal year ended 2012 which had been audited by KAP Hadori Sugiarto Adi & Rekan as mentioned in the Report No.: 006/LAI-KAI/III/2013 dated 22 March 2013.*
- b. *Endorsing the Annual Report of Work Program and Environment Development (PKBL) book year 2012 which had been audited by KAP Hadori Sugiarto Adi & Rekan as mentioned in the Report No.: 006/LAI-PKBL/III/2013 dated 22 March 2013.*
- c. *Deciding the use of Net Profit attributable to Owner of The Parent Entity for fiscal year ended 31 December 2012 as much as IDR 425.567.786.492 as follows:*
 - 1) *IDR 42.557.000.000 was decided as cash dividend for the fiscal year ended 2012.*
 - 2) *IDR 383.010.786.492 was decided as reserve. The company did not allocate the net profit of 2012 for PKBL, but it would prepare reserved fund of the year 2013 for Corporate Social Responsibility program with the amount as needed and in accordance with the Company's capability.*
- d. *Deciding salary/honorarium, allowances and other facilities for 2013 and Tantiem of the fiscal year ended 2012 for Board of Directors and Board of Commissioners as follows:*
 - 1) *Monthly salary of Company's President Director in 2013 as much as IDR 100.000.000. While the salary of Directors and the honorarium for Board of Commissioners adhere to the following provisions:*

- a) Direktur: 90% gaji Direktur Utama
- b) Komisaris Utama: 40% gaji Direktur Utama
- c) Komisari: 36% gaji Direktur Utama.
- 2) Tunjangan dan Fasilitas Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan Tahun 2013 sama dengan tunjangan dan fasilitas tahun 2012
- 3) Tantiem atas kinerja Perseroan Tahun Buku 2012 untuk Direksi dan Dewan Komisaris sebesar Rp.10.000.000.000,- yang dibagi untuk Direktur Utama, Anggota Direksi, Komisaris Utama, Anggota Dewan Komisaris masing-masing 100%, 90%, 40%, 36% dan dibagikan secara proporsional sesuai dengan masa bakti yang bersangkutan pada tahun 2012.
- 4) Gaji/honorarium serta tunjangan dan fasilitas bagi Direksi dan Dewan Komisaris berlaku efektif sejak tanggal 1 Januari 2013.
- e. Menetapkan Kantor Akuntan Publik (KAP) Hadori Sugiarto Adi&Rekan untuk melaksanakan general audit atas Laporan Keuangan Perseroan Tahun 2013 dan Laporan Keuangan pelaksanaan program PKBL PT KAI (Persero) untuk Tahun Buku 2013 dan memberikan kuasa kepada Dewan Komisaris untuk menetapkan honorarium dan persyaratan lainnya bagi Kantor Akuntan Publik tersebut, serta menetapkan Kantor Akuntan Publik tidak melanjutkan atau melaksanakan tugasnya karena sebab apapun berdasarkan ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
3. RUPS Tentang Pengesahan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) Tahun 2014
RUPS ini dilaksanakan pada Senin, 16 Desember 2013 di Kantor Pusat PT Pegadaian (Persero) yang memutuskan hal-hal sebagai berikut:
- Mengesahkan RKAP tahun buku 2014.
 - Mengesahkan Rencana Kerja dan Anggaran Program Kemitraan BUMN dengan Usaha Kecil dan Program Bina Lingkungan Tahun Buku 2014.
- a) Director: 90% of President Director's salary
- b) President Commissioner: 40% of President Director's salary
- c) Commissioner: 36% of President Director's salary
- 2) Allowance and facilities for Board of Directors and Board of Commissioners in 2013 was the same as the allowance and facilities in 2012.
- 3) Tantiem for/over the Company performance in the fiscal year ended 2012 for Board of Directors and Board of Commissioners as much as IDR 10,000,000,000 which should be shared to President Director, Board of Directors members, President Commissioners, Board of Commissioners members respectively 100%, 90%, 40%, 36% and proportionally shared according to their devotion time/ masa bakti in 2012.
- 4) Salary/honorarium, allowance and facilities for Board of Directors and Board of Commissioners was in effect since 1 January 2013.
- e. Determining Public Accountant Bureau (KAP) Hadori Sugiarto Adi&Rekan to conduct general audit on the Corporate Financial Report 2013 and Financial Report on PT KAI (Persero)'s PKBL program execution for the year ended 2013 and giving authority to Board of Commissioners to decide the honorarium and other requirements for that Public Accountant Bureau, and determining Public Accountant Bureau not to continu or execute their duties for any reason based on the prevailing laws and regulations.
3. RUPS Concerning the Endorsement of the Company Action Plan and Budget (RKAP) Year 2014
The GMS was held on Monday, 16 December 2013 at the Head Office of PT Pegadaian (Persero), making decisions as follows:
- Endorsing RKAP for the fiscal year of 2014.
 - Endorsing Action Plan and Budget for SOE Partnership Program with Small Enterprises and Environment Development Program for the fiscal year ended 2014.

- c. Penandatanganan Kontrak Manajemen Direksi dan Dewan Komisaris dengan pemegang saham tahun 2014 yang memuat KPI berbasis Kriteria Penilaian Kinerja Unggul.
- d. Menetapkan indikator-indikator kinerja kunci dewan komisaris tahun 2014 yang telah mengacu pada PERMEN BUMN No. PER-01/MBU/2011 jo. PER-09/MBU/2012 tentang perubahan atas peraturan Menteri BUMN No. PER-01/MBU/2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang baik pada BUMN.

B. HUBUNGAN DEWAN KOMISARIS DAN DIREKSI

Kepengurusan PT KAI (Persero) menganut sistem dua badan yaitu Dewan Komisaris dan Direksi yang mempunyai wewenang dan tanggung jawab jelas sesuai tugas pokok dan fungsi masing-masing sebagaimana diamanahkan dalam anggaran dasar dan peraturan perundang-undangan. Keduanya mempunyai tanggung jawab untuk memelihara kesinambungan usaha perusahaan dalam jangka panjang. Sesuai *Board Manual* Dewan Komisaris dan Direksi, hubungan kerja Direksi dan Dewan Komisaris adalah hubungan *Check and Balances*, untuk menciptakan pengelolaan perusahaan secara profesional, transparan dan efisien untuk mencapai tujuan Perusahaan.

Sesuai tugas dan fungsi masing-masing, Direksi dan Dewan Komisaris memiliki komitmen yang tinggi untuk secara bersama-sama:

1. Merealisasikan tujuan perusahaan berupa tercapainya kelangsungan usaha perusahaan dalam jangka panjang yang tercermin pada:
 - a. Tercapainya *Value of the Firm* sebagaimana diharapkan oleh pemegang saham.
 - b. Terlaksananya dengan baik internal kontrol dan manajemen resiko.
 - c. Tercapainya imbal hasil (*return*) yang wajar bagi pemegang saham.
 - d. Terlindungnya kepentingan stakeholder secara wajar.
 - e. Terlaksananya suksesi kepemimpinan dan kontinuitas manajemen diseluruh jajaran organisasi perusahaan.

- c. *Signing Management Contract between Board of Directors and Board of Commissioners and the shareholders in 2014 which includes KPI based on the Criteria for Performance Excellence Assessment.*
- d. *Deciding the Key Performance Indicators for kunci Board of Commissioners in 2014 which refers to the SOE Minister Regulation No. PER-01/MBU/2011 jo. PER-09/MBU/2012 concerning the change of SOE Minister Regulation No. PER-01/MBU/2011 concerning Good Corporate Governance Practice in SOE.*

B. RELATIONSHIP BETWEEN BOARD OF COMMISSIONERS AND BOARD OF DIRECTORS

The management of PT KAI (Persero) embraces a two-board system namely Board of Commissioners and Board of Directors who have clear authorities and responsibilities according to their own main duties and function as mandated in the Statute and laws and regulations. Both have responsibility to maintain the Company business sustainability in the long term. According to *Board Manual* for Board of Commissioners and Board of Directors, the work relationship between Board of Commissioners and Board of Directors is a *Check and Balance* relationship, to build a professional, transparent, and efficient corporate management in order to achieve the Company objectives.

According to their own duties and function, Board of Commissioners and Board of Directors have high commitment to simultaneously:

1. Realize the Company objectives in terms of achieving the sustainability of the Company business in the long term which are reflected in:
 - a. The achievement of *Value of the Firm* as expected by the shareholders.
 - b. The good execution of internal control and risk management.
 - c. The achievement of fair returns for the shareholders.
 - d. The appropriate protection over the shareholders' interest.
 - e. The execution of leadership succession and the continuity of management in the whole company organization.

2. Menyepakati hal-hal di bawah ini untuk mendukung pencapaian visi dan misi serta strategi Perseroan:
 - a. Sasaran usaha, strategi, rencana jangka panjang maupun rencana kerja, dan anggaran tahunan.
 - b. Kebijakan dalam memenuhi ketentuan perundang-undangan dan Anggaran Dasar Perseroan.
 - c. Kebijakan dan metode penilaian kinerja perusahaan, unit-unit dalam organisasi perusahaan dan personalianya.
 - d. Struktur organisasi perusahaan di tingkat eksekutif yang mampu mendukung tercapainya sasaran usaha perusahaan.
2. Agree the following things to support the achievement of Corporate vision, mission and strategy:
 - a. Business objectives, strategy, long term plan and action plan, and annual budget.
 - b. Policy in compliance with laws and regulations and the Company Statute.
 - c. Policy and method of the performance assessment for the Company, business units, and their personnel.
 - d. The company organization structure at the executive level which can support the achievement of business objectives.

C. DEWAN KOMISARIS

1. Pengangkatan dan Pemberhentian Dewan Komisaris

Dewan Komisaris diangkat dan diberhentikan oleh Rapat Umum Pemegang Saham. Anggota Dewan Komisaris diangkat dari calon-calon yang diusulkan oleh para pemegang saham dan pencalonan tersebut mengikat bagi RUPS. Pengangkatan Dewan Komisaris dilakukan dengan mempertimbangkan integritas, dedikasi, kompetensi serta telah melalui tahap *fit and proper test*.

Pemberhentian anggota Dewan Komisaris dilakukan apabila tidak dapat memenuhi kewajibannya yang telah disepakati dalam kontrak manajemen, tidak dapat melaksanakan tugasnya dengan baik, tidak melaksanakan ketentuan peraturan perundang-undangan dan/atau ketentuan Anggaran Dasar, terlibat dalam tindakan yang merugikan Perseroan dan/atau Negara, melakukan perbuatan yang melanggar etika dan/atau kepatutan yang seharusnya dihormati sebagai anggota Direksi BUMN, dinyatakan bersalah dengan putusan Pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum yang tetap, mengundurkan diri.

2. Komposisi Dewan Komisaris

Susunan Dewan Komisaris per tanggal 31 Desember 2013 terdiri dari 1 Komisaris Utama dan 7 orang sebagai komisaris.

C. BOARD OF COMMISSIONERS

1. Board of Commissioners Appointment and Dismissal

Board of Commissioners are appointed and dismissed by General Meeting of Shareholders. Members of Board of Commissioners are appointed from the candidates proposed by the shareholders and the nomination is binding for GMS. The appointment of Board of Commissioners is done by considering the integrity, dedication, competence, and passing the fit and proper test.

The dismissal of Board of Commissioners members is done if they can not fulfill their obligations agreed in the management contract, can not execute their duties well, do not perform the laws and regulations and/or the Statute, involve in any action disadvantageous to the Company and/or Country, perform any action that breaks the ethic and/or appropriateness that should be honored as the members of SOE Board of Commissioners, are sentenced to be guilty by court decision that have permanent legal force, and resign.

2. Board of Commissioners Composition

The composition of Board of Commissioners on 31 December 2013 consisted of 1 President Commissioner and 7 Commissioners.

3. Independensi dan Hubungan Afiliasi Dewan Komisaris.

Peraturan Meneg BUMN No. PER01/MBU/2011 menyatakan bahwa dalam komposisi, Dewan Komisaris paling sedikit 20 persen merupakan anggota Dewan Komisaris Independen yang ditetapkan dalam keputusan pengangkatannya. Jajaran Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero) terdapat dua orang komisaris yang berasal dari pihak independen dan memenuhi komposisi 20 persen.

4. Benturan Kepentingan

Untuk menghindari terjadinya benturan kepentingan Dewan Komisaris, maka diatur dalam Panduan Komisaris dan Direksi (*Board Manual*), sebagai berikut:

- Anggota Komisaris wajib melaporkan kepemilikan sahamnya dan/atau keluarganya yang dimiliki pada perusahaan lainnya, termasuk setiap perubahannya.
- Anggota Dewan Komisaris dilarang melakukan tindakan yang mempunyai benturan kepentingan) dan mengambil keuntungan pribadi, dari pengambilan keputusan dan/ atau pelaksanaan kegiatan BUMN yang bersangkutan, selain penghasilan yang sah.

3. *Independence and Affiliative Relationship of the Board of Commissioners.*

The SOE Minister Regulation No. PER01/MBU/2011 states that at least 20 percents of the Board of Commissioners composition are Independent Commissioners who are defined in the Decree related to their appointment. In PT Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Commissioners there are two commissioners from independent party, thus fulfilling 20 percents of the composition.

4. *Conflict of Interests*

In order to avoid the conflict of interest among the Board of Commissioners, it is regulated in the Board Manual as follows:

- Board of Commissioners members must report their own and/or their family's share ownership in other companies, including every of its change.*
- Board of Commissioners members are prohibited to perform any action that has conflict of interests and that take personal advantage from the decision making and/or the execution of that SOE's activities, except their legal income.*

No.	Nama Dewan Komisaris	Jabatan
No.	Board of Commissioners Name	Position
1	Iman Haryatna	Komisaris Utama <i>Chief Commissioner</i>
2	Abi Kusno	Komisaris <i>Commissioner</i>
3	Aswin Sasongko	Komisaris <i>Commissioner</i>
4	Umiyatun Hayati Triastuti	Komisaris <i>Commissioner</i>
5	Hambra	Komisaris <i>Commissioner</i>
6	Martinus Swasono	Komisaris <i>Commissioner</i>
7	Muchtar Arifin	Komisaris <i>Commissioner</i>
8	Leon Muhammad	Komisaris <i>Commissioner</i>

5. Pedoman Kerja Dewan Komisaris

Pedoman kerja Dewan Komisaris PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengacu pada panduan Komisaris dan Direksi (*Board Manual*) edisi April 2013. Pokok-pokok manual board adalah: persyaratan dan komposisi komisaris, tanggung jawab komisaris, tugas wewenang dan kewajiban komisaris, hak komisaris, etika jabatan, rapat komisaris, penilaian dewan komisaris, komite-komite komisaris, serta sekretaris dewan komisaris.

6. Tugas dan Tanggung Jawab Dewan Komisaris

Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero) bertugas dan bertanggung jawab secara kolektif untuk melakukan pengawasan dan memberikan nasihat kepada Direksi serta memastikan bahwa GCG telah diterapkan secara efektif dan berkelanjutan.

Dewan Komisaris tidak dipernankan turut serta dalam mengambil keputusan operasional. Kedudukan masing-masing anggota Dewan Komisaris termasuk Komisaris Utama adalah setara. Tugas Komisaris Utama sebagai primus inter pares adalah mengkoordinasikan kegiatan Dewan Komisaris.

Dalam melaksanakan tugasnya, Dewan Komisaris bertanggung jawab kepada Perseroan yang dalam hal ini diwakili oleh RUPS. Untuk mendukung kelancaran tugasnya, Dewan Komisaris dibantu organ pendukung, meliputi sekretaris Dewan Komisaris dan Komite Audit.

a. Tugas Dewan Komisaris

Dewan Komisaris bertugas melakukan pengawasan terhadap kebijakan Direksi dalam melaksanakan pengurusan Perseroan, memberi nasihat kepada Direksi termasuk pelaksanaan Rencana Jangka Panjang (RJP), Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) serta ketentuan-ketentuan Anggaran Dasar dan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) dan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.

b. Kewajiban Dewan Komisaris

Kewajiban Dewan Komisaris diatur dalam Panduan Komisaris dan Direksi, sebagai berikut:

5. *Work Guidance for Board of Commissioners*

The Work Guidance for Board of Commissioners of PT Kereta Api Indonesia (Persero) refers to the Board Manual of April 2013 edition. The substances of the Board Manual are: requirements and composition of Board of Commissioners, Board of Commissioners responsibilities, Board of Commissioners duties, authority and obligations, Board of Commissioners rights, job ethic, Board of Commissioners meeting, Board of Commissioners assessment, BOC committees, and BOC Secretary.

6. *Board of Commissioners Duties and Responsibilities*

PT Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Commissioners have collective duties and responsibilities to control and advise the Board of Directors and make sure that GCG has been practiced effectively and sustainably.

Board of Commissioners are not allowed to participate in the operational decision making. The rank of each member of Board of Commissioners including the President Commissioner is equal. The duty of President Commissioner as primus inter pares is to coordinate the activities of Board of Commissioners.

In performing their duties, Board of Commissioners are responsible to the Company, which in this case is represented by GMS. To support their duties, Board of Commissioners, Board of Commissioners are aided by supporting organs comprising Board of Commissioners Secretary and Audit Committee.

a. *Board of Commissioners Duties*

Board of Commissioners have duties to supervise the Board of Directors policy in performing the Company management, to advise the Board of Directors including the execution of Long-Term Plan (RJP), Company Action Plan and Budget (RKAP) as well as the Statute, decisions of General Meeting of Shareholders (RUPS), and the prevailing laws and regulations.

b. *Board of Commissioners Responsibility*

The responsibility of Board of Commissioners is specified in the Manual for Board of Commissioners and Board of Directors as follows:

- 1). Memberikan nasihat kepada Direksi dalam melaksanakan pengurusan Perseroan;
 - 2). Meneliti dan menelaah serta menandatangani Rencana Jangka Panjang Perusahaan dan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan yang disiapkan Direksi;
 - 3). Memberikan Pendapat dan saran kepada Rapat Umum Pemegang Saham mengenai Rencana Jangka Panjang Perusahaan dan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan Perseroan mengenai alasan Dewan Komisaris menandatangani RJPP dan RKAP;
 - 4). Mengikuti Perkembangan kegiatan Perseroan, memberikan pendapat dan saran kepada Rapat Umum Pemegang Saham mengenai setiap masalah yang dianggap penting bagi kepentingan perseroan;
 - 5). Melaporkan dengan segera kepada Rapat Umum Pemegang Saham bila terjadi gejala menurunnya kinerja perseroan;
 - 6). Meneliti dan menelaah laporan berkala dan laporan tahunan yang ditetapkan Direksi serta menandatangani laporan tahunan;
 - 7). Memberikan penjelasan, pendapat dan saran kepada Rapat Umum Pemegang Saham mengenai laporan apabila diminta;
 - 8). Membentuk Komite Audit;
 - 9). Mengusulkan Akuntan Publik kepada Rapat Umum Pemegang Saham;
 - 10). Membuat risalah Rapat Dewan Komisaris dan menyimpan salinannya;
 - 11). Melaporkan kepada perseroan mengenai kepemilikan sahamnya dan/atau keluarganya pada Perseroan tersebut dan perseroan lain;
 - 12). Memberikan laporan tentang Tugas Pengawasan yang telah dilakukan selama tahun buku yang baru lampau kepada Rapat Umum Pemegang Saham;
- c. Pembagian Tugas Dewan Komisaris
- Sesuai dengan surat Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero) nomor: 1.8/P/DEKOM/I/2014 tentang Penyempurnaan dan Penyesuaian Penyelenggaraan Tugas Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero), sebagai berikut:
- 1). Give advice to Board of Directors in performing the Company management;
 - 2). Examining, studying and signing and sign the Corporate Long Term Plan and the Company's Action Plan and Budget prepared by Board of Directors;
 - 3). Give opinion and suggestions to General Meeting of Shareholders concerning Corporate Long Term Plan and the Corporate Action Plan and Budget and the reasons the Board of Commissioners sign them;
 - 4). Keep in track the company activities, give opinion and suggestions to General Meeting of Shareholders concerning any problem that is important for the Company's interests;
 - 5). Reporting immediately to General Meeting of Shareholders if there is a symptom of decline in the company performance;
 - 6). Examining and studying regular and annual reports made by Board of Directors and sign the annual report;
 - 7). Give explanation, opinion, and suggestions to General Meeting of Shareholders concerning the report, if requested;
 - 8). Establish Audit Committee;
 - 9). Propose Public Accountant to General Meeting of Shareholders;
 - 10). Make Board of Commissioners minute of meeting and keep the copy;
 - 11). Report to the Company concerning the share ownership of theirs and/or their family in that company and in other companies;
 - 12). Provide report on supervisory duties that have been performed during the last fiscal book year to General Meeting of Shareholders;
- c. *BOD Duties Per Division*
- In accordance with the letter from PT Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Commissioners No: 1.8/P/DEKOM/I/2014 concerning the Improvement and Adjustment in the Job Execution of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Commissioners), as follows:*

- 1). Iman Haryatna (Komisaris Utama), mengkoordinasikan segala kegiatan kerja semua anggota Dewan Komisaris dan bertindak untuk dan atas nama Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam penyampaian secara tertulis hasil kegiatan kerja dan jalannya kegiatan Dewan Komisaris.
 - 2). Abi Kusno (Komisaris), melaksanakan tugas khusus pada aspek keuangan dan anggaran serta aspek keselamatan, keamanan, ketertiban dan operasional perkeretaapian PT Kereta Api Indonesia (Persero).
 - 3). Ashwin Sasongko (komisaris), melaksanakan tugas khusus pada aspek aset sarana dan prasarana nonproduksi PT Kereta Api Indonesia (Persero).
 - 4). Umiyatun Hayati Triastuti (Komisaris), melaksanakan tugas khusus pada aspek perencanaan, pengembangan perusahaan dan penyelenggaraan pembinaan serta pemberdayaan Sumber Daya Manusia dan organisasi PT Kereta Api Indonesia (Persero).
 - 5). Muchtar Arifin (Komisaris), melaksanakan tugas khusus pada aspek hukum, tata laksana dan manajemen risiko PT Kereta Api Indonesia (Persero).
 - 6). Leon Muhammad (Komisaris), melaksanakan tugas khusus pada aspek aset sarana dan prasarana produksi dan fasilitas pendukung PT Kereta Api Indonesia (Persero).
 - 7). Hambra (Komisaris), melaksanakan tugas khusus pada aspek regulasi korporasi, GCG) serta dukungan pendanaan Pemerintah kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero).
 - 8). Frekuensi Rapat dan Tingkat Kehadiran Rapat Dewan Komisaris.
- 1). *Iman Haryatna (President Coomissioner), coordinates all activities of Board of Commissioners and acts for and on behalf of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Board of Commissioners in reporting the results of all the activities and the execution of Board of Commissioners activities.*
 - 2). *Abi Kusno (Commissioner), performs specific duties on the aspects of finance and budget as well as railway safety, security, orderliness and operation of PT Kereta Api Indonesia (Persero).*
 - 3). *Ashwin Sasongko (Commissioner), performs specific duties on the aspects of assets in the form of facilities and non-production infrastructures owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero).*
 - 4). *Umiyatun Hayati Triastuti (Commissioner), performs specific duties on the aspects of planning, company development, and Human Resources organization development and empowerment of PT Kereta Api Indonesia (Persero).*
 - 5). *Muchtar Arifin (Commissioner), performs specific duties on the aspects of legal, organization and risk management of PT Kereta Api Indonesia (Persero).*
 - 6). *Leon Muhammad (Commissioner), performs specific duties on the aspects of assets in the form of facilities, production infrastructures, and supporting facilities owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero).*
 - 7). *Hambra (Commissioner), performs specific duties on the aspects of Good Corporate Governance (GCG) and financial aids from the Government to PT Kereta Api Indonesia (Persero).*
 - 8). *The Frequency of Meetings and Attendance Level of Board Commissioners.*

Berdasarkan Pasal 14 Peraturan Menteri Negara BUMN No: PER-01/MBU/2011 tanggal 1 Agustus 2011, Dewan Komisaris mengadakan rapat internal Dewan Komisaris minimal 1 kali sebulan, dan Dewan Komisaris dapat mengundang Direksi untuk menghadiri rapat gabungan. Dalam setiap rapat, Dewan Komisaris membuat risalah rapat yang berisi hal-hal yang dibicarakan (termasuk adanya pendapat berbeda/*dissenting opinion* anggota Dewan Komisaris, jika ada), dan hal-hal yang diputuskan.

Based on Article 14 of the Regulation of the Minister of State Owned Enterprises No.: PER-01/MBU/2011 dated August 1, 2011, the Board held an internal meeting of the Board of Commissioners at least 1 time a month, and the Board of Commissioners may invite Directors to attend the meeting. In each meeting, the Board of Commissioners makes the minutes of the meeting containing the matters discussed (including any dissenting opinion/dissenting opinion of the Commissioners, if any), and things which are decided.

Frekuensi Rapat dan Tingkat Kehadiran Dewan Komisaris 2013.

The Frequency of Meetings and Attendance Level of Board of Commissioners in 2013

No.	Nama	Jabatan	Jumlah Rapat	Kehadiran	%
No.	Name	Position	Total Meeting	Attendance	%
1	Iman Haryatna	Komisaris Utama <i>Chief Commissioner</i>	25	25	100
2	Abi Kusno	Komisaris <i>Commissioner</i>	25	25	100
3	Aswin Sasongko	Komisaris <i>Commissioner</i>	25	24	96
4	Umiyatun Hayati Triastuti	Komisaris <i>Commissioner</i>	25	25	100
5	Herry Bakti*)	Komisaris <i>Commissioner</i>	25	8	32
6	Martinus Swasono	Komisaris <i>Commissioner</i>	25	13	52
7	Muchtar Arifin	Komisaris <i>Commissioner</i>	25	19	76
8	Leon Muhammad**)	Komisaris <i>Commissioner</i>	25	16	64
9	Hambra****)	Komisaris <i>Commissioner</i>	-	-	-

*) Bertugas sampai dengan April 2013

**) Bergabung Agustus 2013

****) Bergabung Desember 2013

*) Served until April 2013

**) Served since August 2013

****) Served since December 2013

Agenda Rapat Dewan Komisaris 2013:

The Meeting Agenda of BOC in 2013:

No.	Tanggal	Agenda Rapat
No.	Date	Meeting Agenda
1	10-1-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Persiapan RUPS – RKAP 2013 <i>Preparation of GMS and Corporate Budget and Work Plan</i>2. Laporan Hasil Pemantauan Angkatan Natal 2012 <i>Reports on Monitoring results of Force Christmas Transparation 2012</i>3. Pengendalian Pelaksanaan Investasi di Divre III <i>Controlling to Implementation of Investment in Division Regional III</i>4. Laporan Hasil Kajian Pemantau Manajemen Risiko <i>Reports on Assessment Results of the Risk Management Monitoring</i>
2	31-1-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Pembahasan Surat Dirut Nomor KU.002/XII/2/KA-2012 tanggal 27 Desember 2012 <i>Discussion of President Director's Letter No. KU.002/XII/2/KA-2012 dated December 27, 2012</i>2. Pembahasan Surat Dirut No.HK.213/I/14/KA-2013 tanggal 9 Januari 2013 <i>Discussion of President Director's No.HK.213/I/14/KA-2013 CEO letter dated January 9, 2013</i>
3	07-2-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Laporan Kinerja Operasi dan Keuangan November, Desember 2012 dan Januari 2013 <i>Report of Operations and Financial Performance of November, December 2012 and January 2013</i>2. Laporan Perkembangan Pelaksanaan Perpres 83/2011 dan Perpres 53/2012 <i>Progress Report on the Implementation of Presidential Decree 83/2011 and Presidential Decree No. 53/2012</i>3. Laporan Rencana Kerjasama Pemanfaatan Aset aktiva tetap milik PT KAI (Persero) dengan PT Metro East Graha Wisata, Laporan Kinerja Operasi dan Keuangan November, Desember 2012 dan Januari 2013 ; <i>Reports of Cooperation Plan on Asset Utilization of fixed assets owned by PT KAI (Persero) and PT Graha Metro East Tourism;</i>

No.	Tanggal	Agenda Rapat
No.	Date	Meeting Agenda
4	27-2-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Masukan BOC atas Draft Board Manual <i>BOC Input on Draft Board Manual</i>2. Evaluasi Tindak Lanjut Keputusan Rapat Dekom Januari 2013 <i>Evaluation Counter Measure of BOC Meeting January 2013</i>
5	11-3-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Tambahan Setoran Modal ke Anak Perusahaan <i>Additional Capital Deposit to Subsidiaries</i>2. Laporan Keuangan Desember 2012 dan sampai dengan Februari 2013 <i>Financial Report on December 2012 and up to February 2013</i>
6	27-3-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Evaluasi Kinerja Dekom Bulan Maret 2013 <i>Performance Evaluation of BOC in March 2013</i>2. Pembahasan hasil General Audit Tahun Buku 2012 oleh KAP <i>Discussion of General Audit results for Fiscal Year 2012 by the firm</i>
7	16-3-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Laporan Kinerja Keuangan dan Operasi sampai Bulan April 2013 <i>Statement of Financial Performance and Operations until April, 2013</i>2. Laporan Perkembangan Perpres No.83/2011 <i>Progress Report on the Presidential Decree No.83/2011</i>3. Laporan Perkembangan Angkutan di Jawa dan Sumatera <i>Transport Progress Report in Java and Sumatra</i>4. Laporan Perkembangan IMO dan PSO tahun 2013 <i>Progress Report IMO and PSO in 2013</i>
8	13-6-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Laporan Kinerja Keuangan Mei 2013 <i>Financial Performance Report May 2013</i>2. Rencana Perubahan Investasi Repowering 96 unit Lokomotif CC 201 <i>Plan of Investment changes of Repowering 96 Locomotive unit CC 201</i>3. Update Penerapan E-Ticketing <i>Update the Application of E-Ticketing</i>4. Update Perpres No.83/2011 <i>Update the regulation No.83/2011</i>

No.	Tanggal	Agenda Rapat
No.	Date	Meeting Agenda
9	17-4-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Perkembangan Implementasi Perpres Nomor 83 Tahun 2011 <i>Implementation Development of Presidential Decree No. 83 Year 2011</i>2. Perkembangan Implementasi KA Bandara Kualanamu <i>Implementation Development of Kualanamu Airport Train</i>3. Perkembangan Implementasi Angkutan Divre III SS <i>Implementation Development of Division Regional III SS</i>
10	10-4-2013	Penjelasan Program Direktorat Pengelolaan Aset Non Produksi oleh Direktur Pengelolaan Asset Non Produksi <i>Program Explanation of Non Production Asset Management Directorate by the Director of Non Production Asset Management</i>
11	04-6-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Evaluasi Kinerja Dekom Bulan Mei 2013 <i>Performance Evaluation of BOC, May 2013</i>2. Laporan Inspeksi Persiapan Pengoperasian E-Ticketing <i>Reports on E-Ticketing Operating Preparation</i>3. Laporan Kunjungan Kerja Ke Lintas Divre III Sumsel <i>Report on the Working Visit to Traffic Division III South Sumatra</i>4. Laporan Kinerja Komite Pemantau Manajemen Risiko <i>Reports on Performance of Risk Management Monitoring Committee</i>
12	27-7-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Antisipasi Melemahnya Kurs Rupiah Terhadap Dollar Amerika (USD) <i>Anticipate the weakening of IDR exchange rate to USD</i>2. Lain - lain <i>Others</i>
13	27-8-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Evaluasi Kinerja Dokumen Posisi s.d. Agustus 2013 <i>Evaluation of Document Performance up to August 2013</i>2. Penetapan Ketua Komite Audit Pasca <i>Determination of Post Audit Committee Chairman</i>3. Evaluasi Angkutan Lebaran 1434 H <i>Evaluate The Eid Transportation 1434 H</i>

No.	Tanggal	Agenda Rapat
No.	Date	Meeting Agenda
14	11-7-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Laporan Kinerja Keuangan dan Operasi sampai dengan Bulan Juni 2013 <i>Statement of Financial and Operation Performance up to June 2013</i>2. Laporan Rencana Operasi Angkutan Lebaran 1434 H/2013M <i>Report on Eid Transport Operations Planning 1434 H/2013M</i>
15	25-7-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Evaluasi Kinerja Dekom <i>The Evaluation of BOC Performance</i>2. Persiapan Posko Angkutan Lebaran 1434 H <i>The preparation of Eid Transport Post 1434 H</i>
16	19-9-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Laporan Kinerja Keuangan dan Operasi Agustus 2013 <i>Statement of Financial and Operation Performance up to August 2013</i>2. Pembahasan Draft RKAP 2014 <i>Discussion of RKAP Draft 2014</i>
17	17-9-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Evaluasi Kinerja Dekom <i>Performance Evaluation of BOC</i>2. Penyempurnaan dan Penyesuaian Tugas Khusus Dekom <i>Completion and adjustment of BOC Special Duties</i>3. Pembahasan Self Assesment GCG Dekom <i>Discussion of GCG Self Assessment of BOC</i>
18	28-10-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Pembahasan Draft RKAP 2014 <i>Discussion on RKAP Draft 2014</i>2. Pembahasan Draft RJPP 2014-2018 <i>Discussion on RJPP Draft 2014-2018</i>
19	11-12-2013	Evaluasi Kinerja Dewan Komisaris November - Desember 2013 <i>Evaluate the BOC Performance November - December 2013</i>

No.	Tanggal	Agenda Rapat
No.	Date	Meeting Agenda
20	11-10-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Evaluasi Kinerja Dekom Oktober 2013 <i>Performance Evaluation of BOC, October 2013</i>2. Pembahasan Surat Edaran MBUMN No.SE-05/MBU/2013 tanggal 30 September 2013 <i>Discussion of SOE's letter No.SE-05/MBU/2013 dated 30 September 2013</i>3. Pembahasan Tindak Lanjut Temuan BPK RI Tentang PSO, IMO, TAC Tahun Anggaran 2012 <i>Discussion of Follow-up BPK Findings on PSO, IMO, TAC, on Fiscal Year 2012</i>
21	01-10-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Pembahasan Angkutan Barang Sampai Dengan Tahun 2020 <i>Discussion on Freight Train up to 2020</i>2. Alokasi Dinasan Lokomotif <i>Allocation of locomotive assignment</i>
22	17 -12-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Laporan Kinerja Keuangan dan Operasi November 2013 <i>Financial and Operation Performance Report, November 2013</i>2. Rencana Operasi Angkutan Natal 2013 dan Tahun Baru 2014 <i>Operational Plan of Chrismast and New Year Transport 2014</i>
23	24-10-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Pembahasan Draft Final RKAP 2014 <i>Discussion of RKAP Final Draft 2014</i>2. Laporan Kinerja Keuangan dan Operasi September 2014 <i>Financial and Operation Performance Report, September 2013</i>3. Pembahasan Draft RJPP 2014-2018 <i>Discussion of RJPP Draft 2014-2018</i>
24	26-11-2013	<ol style="list-style-type: none">1. Laporan Kinerja Keuangan dan Operasi Oktober 2013 <i>Financial and Operation Performance Report, Oktober 2013</i>2. Perkembangan Perpres 83/2011 <i>Progress of presidential regulation 83/2011</i>3. Perkembangan Penanganan Aset <i>Progress of Assets management</i>
25	13-11-2013	Pembahasan Final Draft RKAP 2014 <i>Discussion of Final Draft of Corporate budget and was plan of 2014</i>

**Analisis dan Pembahasan
Manajemen**

*Analysis and Managerial
Discussion*

**Laporan Anak Perusahaan
Subsidiaries Report**

**Prospek Usaha dan
Strategi Perusahaan**

*Business Prospects and
Corporate Strategy*

**Tinjauan Keuangan
Financial Review**

**Tata Kelola Perusahaan
Good Corporate Governance**

**Laporan Bisnis
Pendukung**

*Supporting Business
Report*



D. SEKRETARIS DEWAN KOMISARIS

1. Dasar Pengangkatan

Untuk menunjang kelancaran tugas pokok dan fungsinya, Dewan Komisaris PT KAI (Persero) telah menunjuk dan mengangkat sdr. Sutadi sebagai sekretaris dewan komisaris untuk periode tahun 2012 - 2015. Pengangkatan didasarkan pada Surat Keputusan Dekom PT KAI (Persero) No. SK.03/DEKOM/X/1/2012 tanggal 30 Oktober 2012.

Kriteria dan prosedur pengangkatan sekretaris dewan komisaris PT KAI (Persero) sudah sesuai dengan Peraturan Meneg BUMN No. PER-12/MBU/2012 tentang Organ Pendukung Dewan Komisaris, antara lain berasal dari luar perusahaan, diangkat oleh Dekom, memahami sistem pengelolaan, pengawasan dan pembinaan BUMN, memiliki integritas yang baik, memahami fungsi kesekretariatan serta memiliki kemampuan untuk berkomunikasi dan berkoordinasi dengan baik.

2. Profil Sekretaris Dewan Komisaris Sutadi



Menjabat sebagai sekretaris dewan komisaris sejak 30 Oktober 2012 sesuai SK.03/DEKOM/X/1/2012. Lahir di Trenggalek, Jawa Tengah, tahun 1953. Menyelesaikan pendidikan S1 di Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi tahun 1989. Memulai kariernya pada tahun 1974 sebagai pelaksana pada Dinas Lalu lintas PJKA Inspeksi 1 Jakarta. Tahun 1995 menjabat Kepala

D. SECRETARY OF BOARD OF COMMISSIONERS

1. Basic of Appointment

To support the duties and functions, the Board of Commissioners of PT KAI (Persero) has appointed and promoted Sutadi as secretary of the board of commissioners for the period 2012-2015. Appointment is based on the Decree of BOC of PT KAI (Persero) No. SK.03/DEKOM/X/1/2012 dated October 30, 2012.

The criteria and procedures for the appointment of BOC secretary PT KAI (Persero) is in conformity with the Minister of State Regulation. PER-12/MBU/2012 on Support Organ of BOC, among others from outside the company, appointed by BOC, understand systems management, supervision and coaching of SOEs, have good integrity, understanding the functions of the secretariat as well as having the ability to communicate and coordinate well .

2. Profile of the Secretary to the BOC Sutadi

Served as secretary of the board of commissioners since October 30, 2012 in accordance SK.03/DEKOM/X/1/2012. Born in Trenggalek, Central Java, in 1953. S1 Graduated from the College of Administrative Sciences in 1989. Starting his career in 1974 as an executive at the Department of Traffic

Seksi Sekretari Direksi PT KAI (Persero), tahun 2005 menjabat sebagai Kepala Bidang Umum, Protokol dan Kerumahtanggaan PT KAI (Persero), dan tahun 2009 mengakhiri masa tugas dengan pangkat terakhir Pembina Tingkat I Golongan IV b.

3. Struktur Organisasi Sekretaris Dewan Komisaris Mengacu pada *Board Manual* Dewan Komisaris dan sesuai Peraturan Mentari No. PER-12/MBU/2012, secara struktural sekretaris dewan komisaris berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada dewan komisaris.
4. Pedoman Kerja dan Tugas Sekretaris Dewan Komisaris Mengacu pada *Board Manual*, tugas dan kewajiban utama Sekretaris Dewan Komisaris PT KAI (Persero) adalah:
 - a. Mempersiapkan rapat, termasuk bahan rapat (*briefing sheet*) Dewan Komisaris;
 - b. Membuat risalah rapat dewan komisaris sesuai ketentuan anggaran dasar perusahaan;
 - c. Mengadministrasikan dokumen dewan komisaris, baik surat masuk, surat keluar, risalah rapat maupun dokumen lainnya;
 - d. Menyusun rancangan rencana kerja dan anggaran dewan komisaris;
 - e. Menyusun rancangan laporan-laporan dewan komisaris;
 - f. Melaksanakan tugas dari dewan komisaris.
5. Remunerasi Sekretaris Dewan Komisaris

Mengacu pada Peraturan Menteri BUMN No. PER-04/MBU/2013 tentang Pedoman Penetapan Penghasilan Direksi, Dewan Komisaris, dan Dewan Pengawas BUMN. Remunerasi sekretaris dewan komisaris PT KAI telah ditetapkan sebagai berikut:

Inspection PJKA in 1995 he served as Section Chief Secretary Board of Directors of PT KAI (Persero), in 2005 served as Head of Public Affairs, Protocol and Home making PT KAI (Persero), and ended his term in 2009 with the rank of Trustees Level I Class IV b.

3. *Organizational Structure Board of Commissioners's Secretary*
Referring to the board's manual of BOC and in accordance to Ministry Regulation No. PER-12/MBU/2012, structurally the secretary of the BOC is under and directly responsible to the BOC.
4. *Work Guidelines and Duties of BOC's Secretary*
Referring to the Board Manual, duties and obligations of the Secretary of the Board of Commissioners of PT KAI (Persero) are:
 - a. *Preparing meetings, including briefing sheet of the Board of Commissioners;*
 - b. *Making the minutes of meetings of the board of commissioners in accordance with the articles of association;*
 - c. *Administer document commissioners, both incoming mail, outgoing mail, minutes of meetings and other documents;*
 - d. *Develop a draft work plan and budget of the board of commissioners;*
 - e. *Prepare draft reports of the commissioners;*
 - f. *Carry out duties of the board of commissioners*

5. *Remuneration for Secretary of the Board of Commissioners*
Refers to the ministry regulation of SOE No. PER-04/MBU/2013 on Guidelines for Determination of the Income of Directors, the Board of Commissioners, and the Board of Trustees of SOEs. Remuneration for secretary to BOC of PT KAI has been defined

Nama	Gaji/ Honorarium	Tunjangan Komunikasi	THP Bulanan	THP 2013	THR 2013	Jumlah
Name	Honorarium	Communication Allowance	Monthly THP	THP 2013	THR 2013	Total
Sutadi	40.000.000	40.000.000	40.000.000	480.000.000	280.280.280	800.280.280

6. Laporan Kegiatan Sekretaris Dewan Komisaris

Selama tahun 2013, sekretaris Dewan Komisaris telah melaksanakan tugas dan kewajibannya sebagai berikut:

- a. Mendokumentasikan surat-menyurat, berupa menerima 428 surat masuk dan memberikan jawaban/menyampaikan 256 surat keluar.
- b. Menyiapkan bahan rapat Dewan Komisaris dengan pemegang saham dan risalah rapat pada tanggal 15 Januari, 8 Mei dan 16 Desember 2013.
- c. Menyiapkan rapat internal Dewan Komisaris dan risalah rapat yang diselenggarakan sebanyak 13 kali.
- d. Menyiapkan rapat Dewan Komisaris dan direksi dan risalah rapat sebanyak 14 kali rapat.
- e. Menyusun daftar kegiatan Dewan Komisaris di luar kegiatan rutin. Terdapat 21 uraian kegiatan yang dilakukan oleh Dewan Komisaris sepanjang tahun 2013.

E. DIREKSI

1. Pengangkatan dan Pemberhentian Direksi

Sesuai Anggaran Dasar Perseroan, Pengangkatan Direksi dilakukan oleh RUPS melalui tahap *fit and proper test* dengan memperhatikan keahlian, pengalaman serta persyaratan lain berdasarkan peraturan perundangundangan. Proses pemilihan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengikuti ketentuan Peraturan Meneg BUMN No. PER-08/MBU/2010 tanggal 31 Desember 2010 dan mengalami perubahan Meneg BUMN no. PER-16/MBU/2012 tentang Persyaratan dan Tata Cara Pengangkatan dan Pemberhentian Anggota Direksi BUMN. Masa jabatan anggota Direksi ditetapkan 5 (lima) tahun dalam satu periode dan dapat diangkat kembali untuk 1 (satu) periode jabatan kembali.

as follows:

6. *Activity Report of the Secretary of the Board of Commissioners*
During the year 2013, the secretary of the board of commissioners has been carrying out his/her duties and obligations as follows:
 - a. *Documenting correspondence, such as receiving 428 incoming mails and answering/ delivering 256 letters out.*
 - b. *Preparing meeting materials of commissioner board with the shareholders and minutes of meetings in January 15, May 8, and December 16, 2013.*
 - c. *Setting up an internal meeting commissioners and minutes of meetings held as many as 13 times.*
 - d. *Setting up the board of commissioners and Board of Directors meetings and minutes of meetings, 14 times.*
 - e. *Compile a list of activities outside the commissioners routine. There are 21 descriptions of activities conducted by the board of commissioners throughout the year 2013.*

E. BOARD OF DIRECTOR

1. *Appointment and dismissal of the Board of Director*
Based on the basic regulation of the company, GMS is the unit that does the appointment of the management through the fit and proper test. The appointment also considers the skills, experiences and other requirements based on the regulation. The process of the management appointment is base on the regulation of the state owned enterprises (BUMN) ministry no.PER-08/MBU/2010 dated December 31 2010 with the changes to the regulation no.PER-16/MBU/2012 on the regulation of appointment and dismissal of the management. The tenure of the position is 5 years and can be reappointed once more after the tenure finish.

2. Komposisi Direksi

Komposisi Dewan Direksi PT KAI (Persero) pada 2013 adalah sebagai berikut:

2. Composition of Board of Director (BOD)

The BOD Composition of PT KAI (Persero) on 2013 is:

Nama	JABATAN	Dasar Pengangkatan	Periode	Jabatan Lain
Nama	Position	Appointment Base	Period	Other Positions
Ignasius Jonan	Direktur Utama <i>President Director</i>	KEP-33/MBU/2009	Pertama <i>First</i>	Komisaris Utama PT KA Commuter Jabodetabek <i>Prime Commissioner PT KA Commuter Jabodetabek</i>
Sulistyo Wimbo Hardjito	Direktur Komersial <i>Managing Director of Commercial</i>	KEP-33/MBU/2009	Pertama <i>First</i>	Komisaris PT KA Logistik <i>Commissioner PT KA Logistic</i>
A. Herlianto	Direktur Operasi <i>Managing Director of Operation</i>	SK-260/MBU/2012	Pertama <i>First</i>	
Candra Purnama	Direktur Pengelolaan Prasarana <i>Managing Director of Infrastructure</i>	SK-260/MBU/2012	Pertama <i>First</i>	
Bambang Eko Martono	Direktur Pengelolaan Sarana <i>Managing Director of Rolling Stock</i>	SK.363/MBU/2013	Pertama <i>First</i>	
Rono Pradipto	Direktur Keselamatan & Manajemen Risiko <i>Managing Director of Safety and Risk</i>	KEP-14/MBU/2011	Pertama <i>First</i>	Komisaris PT KA Logistik <i>Commissioner PT KA Pariwisata</i>
M. Kuncoro Wibowo	Direktur Personalia, Umum, dan Teknologi Informasi <i>Managing Director of General Personnel and Information Technology</i>	SK-260/MBU/2012	Pertama <i>First</i>	
Joko Margono	Direktur Logistik & Aset Produksi <i>Managing Director of Logistic and Production Asset</i>	SK-260/MBU/2012	Pertama <i>First</i>	Komisari PT Reska Multi Usaha <i>Commissioner PT Reska Multi Usaha</i>
Edi Sukmoro	Direktur Aset Non Produksi <i>Managing Director of Non-production Asset</i>	SK-04/MBU/2013	Pertama <i>First</i>	
Kurniadi Atmosasmito	Direktur Keuangan <i>Managing Director of Financial</i>	KEP-14/MBU/2011	Pertama <i>First</i>	Komisaris PT KA Properti Manajemen <i>Commissioner PT KA Property Management</i>

3. Independensi dan Hubungan Afiliasi

Dalam Panduan *Board Manual* disebutkan, antar anggota Direksi tidak memiliki hubungan keluarga sedarah sampai derajat ketiga baik menurut garis lurus maupun garis samping atau hubungan semenda (menantu/ipar) antara anggota Direksi dan antara anggota Direksi dengan anggota Dewan Komisaris sehingga dapat menjamin independensi anggota Direksi dalam menjalankan tugasnya, serta menghindari kemungkinan terjadinya kolusi dan nepotisme.

4. Benturan Kepentingan

Dalam *Board Manual*, para anggota Direksi dilarang melakukan tindakan yang mempunyai benturan kepentingan, dan mengambil keuntungan pribadi, baik secara langsung maupun tidak langsung dari pengambilan keputusan dan kegiatan BUMN yang bersangkutan selain penghasilan yang sah. Anggota Direksi menandatangani Surat Pernyataan Tidak Memiliki Benturan Kepentingan yang berisi tentang:

- a. Pernyataan tidak memiliki benturan kepentingan dan/atau terlibat dalam transaksi yang memiliki benturan kepentingan dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan/atau Anak Perusahaan yang terkonsolidasi;
- b. Pernyataan tidak memangku jabatan rangkap;
- c. Pernyataan tidak memiliki hubungan keluarga sedarah sampai dengan derajat ketiga, baik menurut garis lurus maupun garis samping atau hubungan semenda dengan anggota Direksi lainnya maupun dengan anggota Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero).

3. *Interdependency and affiliated relationship*

Board Manual prohibited members of the BOD not to have any family relationship up to the third descendant both in direct or parallel formation or in-laws relationship with the other members of the BOD, and between the members of the BOD with the members of the BOC. This is to guarantee, that the BOD can carry out their duties independently, and avoid possible collusion and nepotism. Moreover, there are no affiliation relationships between the members of the BOD with the shareholders and/or the controllers.

4. *Conflict of Interest*

According to Board Manual its prohibited for BOD to take action that potentially bring to any conflict of interest, and take for personal advantage, either directly or indirectly from decision making processes and activities of the concerned SOE, exception his/her legal earnings. Members of BOD has signed Statement Letter of Commitment No Conflict Of Interest that stated:

- a. *Statement of not having any conflict of interest and/or involved in transaction that have any conflict of interest with PT Kereta Api Indonesia (Persero) and/or consolidated subsidiary.*
- b. *Statement of not holding dual position.*
- c. *Statement of not having any family relationship up to the third descendant both in direct or parallel formation or in-laws relationship with the other members of the BOD, and between the members of the BOD with the members of the BOC.*

5. Rangkap Jabatan

Anggota Direksi menandatangani Surat Pernyataan Tidak Memiliki Benturan Kepentingan yang menyatakan bahwa Anggota Direksi tersebut tidak memangku jabatan rangkap sebagai:

- a. Anggota Direksi pada Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, Badan Usaha Milik Swasta.
- b. Anggota Dewan Komisaris pada Badan Usaha Milik Negara.
- c. Anggota Pengurus Partai Politik dan/atau anggota Legislatif dan/atau calon Kepala Daerah/Wakil Kepala Daerah.
- d. Jabatan struktural dan fungsional lainnya pada instansi/lembaga Pemerintah Pusat dan Daerah.
- e. Jabatan lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- f. Jabatan lain yang dapat menimbulkan benturan kepentingan.

6. Pedoman Kerja Direksi

Dalam melaksanakan fungsi pengelolaan operasi perusahaan, Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) berpedoman pada Panduan Komisaris dan Direksi (*manual board*) PT Kereta Api Indonesia (Persero), yang di dalamnya memuat tugas pokok Direksi sebagai berikut:

- a. Tugas yang berhubungan dengan RUPS.
- b. Tugas yang terkait dengan Strategi dan Rencana Kerja.
- c. Tugas yang terkait dengan Penyusunan RJPP.
- d. Tugas yang terkait dengan Penyusunan RKAP.
- e. Tugas yang terkait dengan Penyusunan Laporan Tahunan.
- f. Tugas yang terkait dengan Pengelolaan Manajemen Risiko.

5. Concurrent Position

Member of BOD signed Statement Letter of Not Having Conflict of Interest that states that the members do not hold double position as:

- a. *Member of BOD in other SOEs, Regional Owned Enterprises (ROE), private enterprises.*
- b. *Member of BOC in other SOEs.*
- c. *Member of a political party and/or a member/candidate of the legislation, and/or a candidate for a regional head/deputy/and or any positions possible to cause conflict of interests.*
- d. *Structural and functional position in any Central or Regional Government.*
- e. *Other position in accordance with legislation.*
- f. *Other position that potentially bring into conflict of interest.*

6. The BOD Manual

In performing their Company managing function, BOC of PT Kereta Api Indonesia (Persero) used Board manual as their guidance. The Board Manual define main task of BOC include:

- a. *Duties related to GMS.*
- b. *Duties related to Corporate Strategy and Planning.*
- c. *Duties related to Corporate long term planning (RJPP).*
- d. *Duties related to Company short term (RKAP).*
- e. *Duties related developing annual report.*
- f. *Duties related to Managing Risk.*

- g. Tugas yang terkait dengan Pengendalian Internal.
- h. Keterbukaan dan Kerahasiaan Informasi.
- i. Etika berusaha dan Anti Korupsi.
- j. Hubungan dengan Pemangku Kepentingan (*Stakeholder*).
- k. Sistem Akuntansi dan Pembukuan.
7. Tugas dan Tanggung Jawab Direksi
- a. Kewajiban Direksi
Berdasarkan *Board Manual*, mengatur kewajiban Direksi sebagai berikut:
- 1). Melaporkan kepemilikan sahamnya dan/ atau keluarganya pada BUMN yang bersangkutan dan perusahaan lainnya.
 - 2). Menyusun sistem akuntansi sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan dan berdasarkan prinsip-prinsip pengendalian intern.
 - 3). Memberikan laporan berkala menurut cara dan waktu sesuai dengan ketentuan yang berlaku serta laporan lainnya setiap kali diminta oleh Dewan Komisaris dan/ atau Pemegang Saham.
 - 4). Menyiapkan susunan organisasi perseroan lengkap dengan perincian dan tugasnya.
 - 5). Memberikan penjelasan tentang segala hal yang ditanyakan atau yang diminta anggota Dewan Komisaris dan para Pemegang Saham.
 - 6). Menyusun dan menyiapkan blue print organisasi perseroan.
 - 7). Menerapkan Good Corporate Governance secara konsisten.
 - 8). Meminta persetujuan RUPS untuk mengalihkan kekayaan perseroan dan menjadikan jaminan utang kekayaan perseroan.
- g. Duties related to Internal Audit.
- h. Open and Security Information.
- i. Business Ethic and Anti Corruption.
- j. Stakeholders Relationship.
- k. Accounting System and Book Keeping.
7. *BOD Duties and Responsibilities*
- a. *Duties of BOD*
Board Manual define the BOD duties as follow:
- 1). *Reporting his/her or his/her family's share ownership in SOE or other companies.*
 - 2). *Developing accounting system in accordance with Financial Accounting standard and based on internal audit principles.*
 - 3). *Submitting periodical report in accordance with regulation and other report when asked by members of BOC and shareholders.*
 - 4). *Developing organizational structure completed with the details task.*
 - 5). *Giving explanation about anything asked or needed by BOC and shareholders*
 - 6). *Developing and preparing the Company blue print.*
 - 7). *Implemented GCG consistently.*
 - 8). *Asking the agreement from GMS to transfer the Company asset into collateral loan of the Company.*

- b. Tugas Direksi per Bidang
Berdasarkan Surat Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. KEP.U/OT.003/VII/7/KA-2012 tanggal 24 Juli 2012 sebagai berikut:
- 1). Direktur Utama
Mengendalikan dan menjamin keberlangsungan bisnis perusahaan yang efektif dan efisien berdasarkan aturan perundungan yang berlaku dan prinsip-prinsip Good Corporate Governance.
 - 2). Direktur Komersial
 - a). Perencanaan dan pelaksanaan konsistensi pemasaran angkutan penumpang.
 - b). Perencanaan dan pelaksanaan konsistensi pemasaran angkutan barang.
 - c). Perencanaan konsistensi pengusahaan dan pengelolaan aset.
 - d). Pelaksanaan, perhitungan, pengurusan, evaluasi dan pelaporan PSO serta perhitungan biaya operasi KA.
 - e). Pengendalian kinerja pelayanan pelanggan.
 - 3). Direktur Operasi
 - a). Perumusan dan penyusunan program/kebijakan operasi lalu lintas perjalanan kereta api.
 - b). Perumusan dan penyusunan program kebijakan pengendalian operasi kereta api.
 - c). Perumusan dan penyusunan kebijakan penjamin mutu meliputi standar mutu, pelaksanaan, monitoring, evaluasi audit dan peningkatan mutu berkelanjutan.
 - 4). Direktur Pengelolaan Prasarana
 - a). Penyusunan program anggaran pemeliharaan dan pembangunan prasarana jalan rel, jembatan, sinyal dan listrik.
 - b). Penyusunan program pemenuhan persyaratan teknis dan proses uji prasarana.

- b. *BOD Duties Per Division*
Pursuant to President Director of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Decree No. KEP.U/OT.003/VII/7/KA-2012 dated July 24, 2012, here are the duties of each of BOD members:
- 1). *President Director*
Controlling and making sure the sustainability of the effective and efficient company based on valid regulation and Good Corporate Governance principles.
 - 2). *Managing Director of Commerce*
 - a). *Planning and implementing passenger transportation marketing consistency.*
 - b). *Planning and implementing freight train marketing consistency.*
 - c). *Consistency planning asset business and management.*
 - d). *Implementation, calculation, management, evaluation and reporting of PSO and calculating train operational cost.*
 - e). *Controlling customer service performance.*
 - 3). *Managing Director of Operation*
 - a). *Formulating and developing program/policy on train traffic.*
 - b). *Formulating and developing program/policy on train operation control.*
 - c). *Formulating and developing program/policy on quality assurance including quality standard, implementing, monitoring, evaluating and improving quality continuously.*
 - 4). *Managing Director of Infrastructure Management*
 - a). *Developing program on maintenance and development of railway, bridge, signal and electric infrastructure budget.*
 - b). *Developing program on technical requirement fulfillment and infrastructure test process.*

- 5). Direktur Pengelolaan Sarana
 - a). Penyusunan program anggaran dan evaluasi pemeliharaan lokomotif, KRD, KRL dan fasilitas.
 - b). Penyusunan program anggaran dan evaluasi pemeliharaan kereta, gerbong dan fasilitas kerja.
 - c). Penyusunan program pemenuhan persyaratan teknis dan proses uji sarana pengelolaan/pelaksanaan kajian rekayasa teknis pengembangan.
- 6). Direktur Keselamatan dan Keamanan.
Melakukan pemeriksaan kecelakaan kereta api atau peristiwa negatif yang mempengaruhi citra Perusahaan.
- 7). Direktur Sumber Daya Manusia dan Teknologi Informasi.
 - a). Penyusunan dan pelaksanaan strategi dan kebijakan Manajemen SDM secara terintegrasi.
 - b). Penyusunan pelaksanaan kebijakan pengembangan organisasi secara terintegrasi.
 - c). Pelaksanaan pembinaan dan pengendalian SDM secara terintegrasi.
- 8). Direktur Pengembangan Usaha.
 - a). Menyelenggarakan fungsi corporate strategic planning and business development dan fungsi pengelolaan business Porto folio, serta mengintegrasikan/mengkonsolidasikan Unit-unit bisnis dan Unit Organisasi di lingkungan Kantor Pusat.
 - b). Menyelenggarakan fungsi penjagaan aset produksi.
 - c). Mengevaluasi dan mengendalikan aset produksi dan pelaksanaan sertifikasi.
 - d). Mengevaluasi dan mengendalikan program perawatan sarana dan prasarana.
 - e). Melaksanakan dan mengawasi proyek investasi.
- 5). *Managing Director of Rolling Stocks*
 - a). *Developing budget program and evaluation of locomotives, diesel trains, electric train and facilities maintenance.*
 - b). *Developing budget program and evaluation of freight, wagon and works facilities maintenance.*
 - c). *Developing budget program and evaluation of technical requirement and process test of management/ performance development technical engineering study.*
- 6). *Director of Safety and Risk Management*
 - . *Investigating train accident or negative occurrence that bring impact image of the Company.*
- 7). *Managing Director of Human Capital, General Affairs, and Information Technology*
 - a). *Developing and implementing strategy and policy on Human Resources Management integratedly.*
 - b). *Developing and implementing strategy and policy on organization development integratedly.*
 - c). *Developing and controlling HR integratedly.*
- 8). *Managing Director of Business Development*
 - a) *Performing function of corporate strategic planning and business development and business portfolio, and integrating, consolidating, business unit and organizational unit in Head Quarter.*
 - b). *Performing asset protection function.*
 - c). *Evaluating and controlling production asset and sertification.*
 - d). *Evaluating and controling facilitunctionies and infrastructure maintenance program.*
 - e). *Performing and supervising investment projects.*

- f). Merumuskan dan menyusun program perencanaan pengadaan, pelaksanaan pengadaan, pengendalian, evaluasi pengadaan serta mengelola Sediaan dan Pergudangan.
- 9). Direktur Pengelolaan Aset Non-Produksi.
- Menyelenggarakan fungsi penjagaan aset non produksi.
 - Menyusun program anggaran pengelolaan aset non produksi.
 - Merumuskan kebijakan teknis, evaluasi, pengendalian dan pembinaan dalam pelaksanaan pengelolaan aset non produksi.
 - Perawatan bangunan dinas di luar Kantor Pusat.
 - Melakukan Pengusahaan aset non produksi.
- 10). Direktur Keuangan
- Pengupayaan sumber pendanaan untuk program rutin dan pengembangan bisnis.
 - Perencanaan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan RKA Kantor Pusat, Daerah Operasi, Divisi Regional UPT.
 - Penyelenggaraan tata laksana perpendaharaan dan administrasi keuangan.
 - Penyusunan Laporan Keuangan Kantor Pusat.
 - Pelaporan akuntansi biaya PSO, NonPSO dan IMO, TAC dan Kinerja Operasi.
 - Pelaksanaan pengendalian dan pengawasan keuangan.
8. Frekuensi Rapat dan Tingkat Kehadiran Rapat Direksi
- Sesuai Peraturan Menteri BUMN No. PER-01/MBU/2011 tentang penerapan tata kelola perusahaan yang baik, menjelaskan bahwa rapat Direksi harus dilakukan secara berkala, sekurang-kurangnya sekali dalam setiap bulan. Agenda rapat internal Direksi PT KAI (Persero) telah melaksanakan rapat internal sebanyak 51 kali dengan frekuensi dan tingkat kehadiran sebagai berikut:
- f). *Formulating and developing program on procurement planning, performance, and management of inventory and warehousing.*
- 9). *Director of Non-Production Asset.*
- Performing non production asset protection function.*
 - Developing budget program on non production asset management.*
 - Formulating technical policy, evaluation, controlling and development in non production asset.*
 - Building maintenance beyond Head Quarter.*
 - Managing non production asset*
- 10). *Director of Finance*
- Capital sourcing for routine program and business development.*
 - Planning, evaluating, reporting of budgeting implementation HQ, Operational Area (Daop), Regional Division (Divre).*
 - Performing treasury and financial administration function.*
 - Financial reporting of HQ.*
 - Reporting of cost accounting of PSO, NonPSO, IMO, TAC and Operational performance.*
 - Financial control and supervision.*
8. *Meeting Frequency and BOD Attendance*
- Minsiter of SOE Regulation No. PER-01/MBU/2011 on implementation of Good Corporate Governance describe that BOD meeting should be organized periodically, minimum once each month. BOD had organized intenal meeting 51 times with frequency and attendace as follow:*

**Daftar Frekuensi Rapat dan Tingkatan Kehadiran
Rapat Direksi pada Tahun 2013**

**List of Meeting Frequency and Level of Meeting
Attendance of Bod in 2013**

No	Nama	Jabatan	Jumlah Rapat	Kehadiran	%
No	Name	Position	Total Meeting	Attendance	%
1	Ignasius Jonan	Direktur Utama <i>President Director</i>	51	48	94
2	Sulistyo Wimbo Hardjito	Direktur Komersial <i>Managing Director of Commerce</i>	51	45	88
3	A. Herlianto	Direktur Operasi <i>Managing Director of Operation</i>	51	50	98
4	Candra Purnama	Direktur Pengelolaan Prasarana <i>Managing Director of Infrastructure Management</i>	51	45	88
5	Bambang Eko Martono	Direktur Pengelolaan Sarana <i>Managing Director of Infrastructure Management</i>	51	50	98
6	Rono Pradipto	Direktur Keselamatan & Manajemen Risiko <i>Managing Director of Safety & Risk Management</i>	51	47	92
7	M. Kuncoro Wibowo	Direktur Personalia, Umum, dan Teknologi Informasi <i>Managing Director at Human Capital, General Affairs, and Information Technology</i>	51	47	92
8	Joko Margono	Direktur Logistik & Aset Produksi <i>Managing Director Logistics & Railway Asset</i>	51	44	86
9	Edi Sukmoro	Direktur Logistik & Aset Produksi <i>Managing Director at Non Railway Asset</i>	51	44	86
10	Kurniadi Atmosasmito	Direktur Keuangan <i>Managing Director of Finance</i>	51	47	92

Agenda Rapat

Resume of Meeting

No	Tanggal	Agenda
No	Date	Agenda
1	8-1-2013	a. Evaluasi Angkutan Natal & Tahun Baru <i>Evaluation of Natal & New Year Transport</i> b. Perpres 83 Progress <i>Progress of Implementation of President Regulation No 83</i> c. E-Ticketing KCJ/Railink <i>E-ticketing KCJ</i> d. Relokasi Kantor KALOG/KCJ <i>Relocation KALOG/KCJ office</i> e. Sterilisasi Stasiun KRL <i>Railway station sterilization</i> f. TIM IMO/TAC <i>IMO/TAC Team</i> g. PSO 2013 <i>PSO 2013</i>
2	22-1-2013	a. E-Ticketing <i>E-Ticketing</i> b. Laporan Kinerja KEU 2012 <i>Financial Performance Report 2013</i> c. Evaluasi Tugas Direksi <i>BOD Target Evaluation</i>
3	31-1-2013	Pengembangan Tugas & Target Direksi PT KAI (Persero) 2013 <i>Development of Duties and Targets of PT KAI (Persero) Directors, in 2013</i>
4	7-2-2013	a. Perpres 83/2011 <i>Perpres 83/2011</i>
5	12-2-2013	a. Kerjasama Pembangunan Kawasan Malioboro <i>Malioboro Area Development Cooperation</i> b. Revisi Investasi Prasarana Divre 3 <i>Infrastructure Investment Divre 3 Revision</i> c. Sertifikasi Sarana <i>Facilities Sertification</i> d. Persiapan Perjalanan RI-1 <i>Indonesia President Travel by Train Preparation</i>
6	18-2-2013	a. Arahan tentang penambahan Investasi Divre 3 SS <i>Direction of Addtional Investment Divre 3 SS</i> b. KLB RI-1 <i>KLB RI-1</i> c. Perparkiran PT RESKA <i>Parking of PT RESKA</i> d. Bisnis PT KALOG <i>Bussines of PT KALOG</i> e. Sterilisasi Stasiun <i>Strerilisasi Station</i>

No	Tanggal	Agenda
No	Date	Agenda
7	26-2-2013	a. Lap. Audit Tahun 2012 <i>Audit Report 2012</i> b. Lap. Rencana Audit BPK Atas PSO <i>Plan of BPK Audit Report</i> c. Laporan E - Ticketing <i>Reporting of E - Ticketing</i>
8	5-3-2013	Rencana Mutasi <i>Mutation plan</i>
9	11-3-2013	Rencana Tambahan Modal Anak Perusahaan <i>Additioanal Subsidiary Capital Plan</i>
10	19-3-2013	Rencana Tambahan Modal Anak Perusahaan <i>Additioanal Subsidiary Capital Plan</i>
11	26-3-2013	f. E-GATE <i>E-GATE</i> g. Penertiban Daop 1 Jakarta <i>Ordering of Railway Station in Daop 1 Jakarta</i>
12	2-3-2013	a. Perpres 83/2011 <i>Update on Perpres No.83/2011</i> b. Overcapping dan Toilet Stasiun/Kereta <i>Overcapping and Station and Train Restroom</i> c. Rekrutmen 2013 <i>Recruitment 2013</i> d. Pertemuan Seluruh Anggota Gugus Tugas <i>Meeting of Executive Committee</i> e. Perkenalan Mayjen Mar. Chaidir <i>Introduction of Mayjen Mar. Chaidir</i> f. Laporan Final Audit 2013 Termasuk Audit Kinerja & Kepatuhan <i>Final Report Audit 2013 Include Performance Audit & Obidience</i>
13	9-3-2013	a. Toilet Ramah Lingkungan <i>Go Green Toilet</i> b. Review Penerapan Gapeka 2013 <i>Review of Implementation Gapeka 2013</i> c. Review Kondisi Aset <i>Review of Asset Condition</i>
14	15-4-2013	a. Laporan SHE Januari - Maret 2013 <i>Report of SHE Period January - March 2013</i> b. Pencatatan Aset <i>Asset Collection</i> c. Laporan Keuangan bulan Maret 2013 <i>Financial Report on March 2013</i> e. Laporan Kinerja Anak Perusahaan Tahun 2012 <i>Report of Subsidiary Performance in 2012</i> f. Laporan Evaluasi Aset <i>Report of Asset Evaluation</i>

No	Tanggal	Agenda
No	Date	Agenda
15	26-4-2013	a. RUPS KCJ <i>GMS KCJ</i> b. Dan lain-lain <i>Others</i>
16	30-4-2013	a. Persiapan RUPS <i>Preparation of GMS</i> b. Kepegawaian <i>Human Resources</i>
17	23-4-2013	a. Rencana Mutasi <i>Plan of Mutation</i> b. Perkembangan LOC EMD & GE <i>Development of LOC EMD & GE</i>
18	7-4-2013	a. Persiapan RUPS <i>Preparation of GMS</i> b. FPT Mutasi <i>Mutation of FPT</i> c. Audit BPK <i>Audite of BPK</i>
19	14-4-2013	a. Tiket Pesawat Udara <i>Ticket</i> b. SM/Manager Kamtib dari TNI/POLRI Aktif <i>SM/Manager Kamtib from active TNI/POLRI</i> c. Dinasan Awak KRL <i>Operation of KRL Crew</i> d. Rekrutment Tahun 2013 <i>Recruitment 2013</i> e. Lain-lain yang Kritis Masing-masing Direksi <i>Other Critical Issues by each Directors</i>
20	28-4-2013	a. Persiapan Angkutan Lebaran 2013 <i>Lebaran 2013 Train Preparation</i>
21	4-6-2013	a. Persiapan Angkutan Lebaran 2013 <i>Lebaran 2013 Train Preparation</i>
23	11-6-2013	Khusus <i>Special</i>
24	11-6-2013	a. Kinerja Operasi dan Keuangan <i>Operational and Finance Performance</i> b. Up Date Penerapan E-Ticketing <i>E-Ticketing Up Date Application</i>

No	Tanggal	Agenda
No	Date	Agenda
25	18-6-13	a. Persiapan Idul Fitri <i>Eid Fitri Preparation</i> b. Program Penataan Aset Seluruh Lintas <i>Railway Assets Structuring Program</i>
26	25-6-13	a. Update Kesiapan Lebaran <i>Update of Lebaran Readiness</i> b. Mekanisme Keuangan <i>Financial Mechanism</i> c. Anak Perusahaan <i>Subsidiary</i> d. Laporan/SK Penertiban Seluruh Lintas <i>Report/SK All Railways Sterilization</i>
27	2-7-13	a. Persiapan Lebaran 2013 <i>Lebaran Preparation 2013</i> b. Up Date Sarana <i>Facilities Up Date</i> c. Up Date Aset Non Produksi <i>Non-Production Assets Up Date</i>
28	9-7-13	a. Pemisahan Prasarana dan Sarana <i>Infrastructures and Facilities Separation</i> b. 6 (enam) Kereta Wisata <i>6 (six) Tour Trains</i> c. Audit Kepatuhan Masing-masing di Tahun 2012 <i>Submission Audit in 2012</i> d. E-Ticketing <i>E-Ticketing</i> e. Laporan Keuangan Juni 2013 dan Cashflow <i>Financial Report June 2013 and Cashflow</i> f. Laporan Gang Buntu <i>Dead End Report-A (Gang Buntu)</i>
29	16-7-13	a. PD 8 <i>PD 8</i> b. PD 3 <i>PD 3</i> c. Audit Kepatuhan <i>Submission Audit</i> d. Penyesuaian Tarif <i>Tariff Adjustment</i> e. Lain-lain - BoD <i>Etc - BoD</i>
30	30-7-13	a. Tindak Lanjut Temuan BPK <i>Follow up BPK</i> b. Evaluasi Tarif dan Pengamanan KA Bandara Kualanamu <i>Tariff Evaluation and KA Bandara Kualanamu Security</i>

No	Tanggal	Agenda
No	Date	Agenda
31	20-8-13	a. TRL <i>TRL</i> b. LHKPN <i>LHKPN</i>
32	23-8-13	a. Gejolak Kurs <i>Exchange Rate Fluctuation</i> b. Implementasi Gejolak Kurs Thd Perpres 83/2011 <i>Exchange rate fluctuation Implementation towards Perpres 83/2011</i> c. Implementasi Gejolak Kurs terhadap Investasi di Divre 3 SS dan Angkutan Barang di Jawa <i>Exchange rate fluctuation towards Investment in Divre 3 SS and Cargo in Java</i> d. Prospek Bisnis Terkait Butir A dan B dan rencana penambahan sarana <i>Business Chance Ralated to Point A & B and Infrastructures Addition Planning</i> e. Perkembangan Gang Buntu <i>Dead End Development</i> f. Rencana Mutasi <i>Mutation Planning</i>
33	30-8-13	a. FPT dan Pengarahan <i>FPT and Guidance</i> b. Laporan BBM dan Pengadaan yang ditunda <i>Fuel Report & postponed procurement</i>
34	3-9-13	a. Rencana Mutasi <i>Mutation Planning</i> b. Perkembangan PERPRES 83/2011 <i>President Decree No. 83/2011</i>
36	20-9-13	a. FPT <i>FPT</i> b. Draft Asumsi RKAP 2014 <i>Assumption Draft RKAP 2014</i> c. Laporan Keuangan bulan Agustus 2013 <i>Financial Report August 2013</i> d. Damija/Dawasja <i>Damija/Dawasja</i> e. HUT KA <i>KA - Anniversary</i>
37	25-9-13	a. RKAP 2014 <i>RKAP 2014</i> b. Up Date Dinasan Lok <i>Operation Lok Update</i> c. Lain-lain <i>Others</i>

No	Tanggal	Agenda
No	Date	Agenda
38	1-10-13	a. Pembagian Tugas Direksi <i>Directors Duties Sharing</i> b. Draft RKAP II <i>Draft RKAP II</i> c. Mutasi <i>Mutation</i>
39	2-10-13	FPT dan Pengarahan <i>FPT and Guidance</i>
40	8-10-13	Laporan Kinerja September 2013 <i>Performance Report September 2013</i>
41	18-10-13	FPT <i>FPT</i>
42	23-10-13	Rencana Operasi KA BOO <i>Operation Planning KA BOO</i>
43	29-10-13	a. Kapita Selekta RKAP 2014 <i>Kapita Selekta RKAP 2014</i> b. KEPRES 83/2011 <i>KEPRES 83/2011</i> c. FPT <i>FPT</i>
44	24-10-13	a. Laporan KDO 1 JakEAB <i>KDO 1 JakEAB Report</i> b. Kasus di Daop 7 Madiun <i>Daop 7 Madiun Case</i> c. Rencana Mutasi <i>Mutation Planning</i>
45	7-11-13	a. Kebijakan Angkutan Barang <i>Cargo Policies</i> b. Kebijakan Rekrutmen 2014 & Mutasi <i>Recruitment Policies 2014 & Mutation</i> c. Kebijakan Anak Perusahaan <i>Company Subsidiary Policies</i>
46	11-11-13	Khusus <i>Special</i>

No	Tanggal	Agenda
No	Date	Agenda
47	20-11-13	Khusus <i>Special</i>
48	21-11-13	Khusus <i>Special</i>
49	26-11-13	a. Mutasi <i>Mutation</i> b. Princing Policy <i>Princing Policy</i> c. Penertiban Lintas dan PERPRES 83/2011 <i>Railway Sterilization and PERPRES 83/2011</i>
50	3-12-13	a. Audit Tahunan <i>Annual Audit</i> b. Tindaklanjut Rekomendasi BPK <i>BPK Recommendation Follow Up</i> c. Kelas Stasiun <i>Station Classes</i> d. Presentasi WBS <i>WBS Presentation</i> e. Lain-lain <i>Others</i>
51	10-12-13	a. FPT dan Desember <i>FPT & December</i> b. Evaluasi Staf UPT Aceh <i>Staff Evaluation UPT Aceh</i> c. Laporan Keuangan November 2013 <i>Financial Report November 2013</i> d. CCTV dan Alat Security <i>CCTV & Security Tools</i>

9. Keputusan-Keputusan Direksi Tahun 2013

9. Decisions of Directors in 2013

No	Nomor SK	Perihal
No	Decree Number	Subject
1	No.KEP.C/UM.105/I/2/KA-2013 tanggal 18 Januari 2013	Pedoman Pokok Pelaksanaan Service Recovery di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero). <i>Basic Guidelines for Implementation of Service Recovery in PT Kereta Api Indonesia (Persero).</i>
2	SE Keuangan No.1/KU.301/KA-2013 tanggal 18 Januari 2013	Petunjuk Pelaksanaan Pajak Pertambahan Nilai Atas Penjualan Jasa Angkutan atau Jasa Lainnya kepada BUMN Lain yang Berstatus Wajib Pungut (WAPU) di Lingkungan PT KAI (Persero). <i>The Guidelines for Implementing Value Added Tax (PPN) on Freight Services or other Services to other Services to other BUMN in Status of Wajib Pungut (WAPU) in PT KAI (Persero).</i>
3	SE Keuangan No.2/KU.301/KA-2013 tanggal 18 Januari 2013	Petunjuk Pelaksanaan Pajak Penghasilan (PPH) Pasal 23 di Lingkungan PT KAI (Persero). <i>The guidelines for implementing income Tax (PPH) article 23 in PT KAI (Persero).</i>
4	SK Direksi No.KEP.U/PS.005/II/1/KA-2013 tanggal 8 Februari 2013	Pedoman Penundaan Transaksi Bisnis yang Terindikasi Penyimpangan dan/atau Kecurangan di Lingkungan PT KAI (Persero). <i>Guidelines for Delaying the Business Transaction which Indicated Irregularitas or froud in PT KAI (Persero).</i>
5	SK Direksi No.KEP.U/OT.003/II/4/KA-2013 tanggal 11 februari 2013	Perubahan dan Tambahan (P dan T) atas lampiran I.A4 dan lampiran II Keputusan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/OT.003/XII/10-2012 tanggal 19 Desember 2012 tentang Organisasi Tata Laksana Direktorat Keuangan di Lingkungan PT KAI (Persero). <i>Amendment and Additional (P and T) over I.A4 Attachments and Attachments II PT KAI (Persero) No.KEP.U/OT.003/XII/10-2012 dated December 19, 2012 on the Organization of Governance Finance Directorate in PT KAI (Persero).</i>
6	SK Direksi No.KEP.U/KU.401/II/31/KA-2013 tanggal 25 Februari 2013	Penetapan Garis Komando Keuangan di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero). <i>Establishment of Command Line of Finance in PT Kereta Api Indonesia (Persero).</i>
7	SK Direksi No.KEP.U/KU.503/III/5/KA-2013 tanggal 5 Maret 2013	Penggunaan Sistem Electronic Banking Dalam Transaksi Keuangan di Lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero). <i>Electronic Banking Implementation System in Financial Transaction in PT KAI (Persero)</i>
8	SK Direksi No.KEP.U/KU.402/III/1/KA-2013 tanggal 5 Maret 2013	Tata Cara Tuntutan Pengembalian Kerugian Keuangan Perusahaan di Lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero). <i>Claim Procedures for Refund Claims of Company Financial Loss in PT KAI (Persero).</i>

No	Nomor SK	Perihal
No	Decree Number	Subject
9	SK Direksi No.KEPS/LL.507/III/2/KA-2013 tanggal 14 Maret 2013	Pedoman Penyusunan dan Pembuatan SOP (<i>Standar Operasional prosedur</i>) di Lingkungan Direktorat Keselamatan dan Keamanan. <i>Guideline for Preparation Development of SOP in Safety and Security Directorate.</i>
10	SK Direksi No.KEP.U/UM.001/III/41/KA-2013 tanggal 19 Maret 2013	Klasifikasi Arsip di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero). <i>Classification of Archive in PT KAI (Persero).</i>
11	SK Direksi No.KEP.U/UM.001/III/40/KA-2013 tanggal 19 Maret 2013	Pedoman Implementasi Sistem Dokumen Elektronik (RDS) di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero). <i>Guidelines for Implementing Electronic Document System in PT Kereta Api Indonesia (Persero).</i>
12	SK Direksi No.KEP.U/UM.405/V/1/KA-2013 tanggal 27 Mei 2013	Penetapan Penyusunan Buku Sejarah Perkeretaapian Indonesia di lingkungan PT KAI (Persero). <i>Establishment of Arranging History Book of Railway System in PT KAI (Persero)</i>
13	SK Direksi No.KEPU/O.103/VIII/13KA-2009 tanggal 5 Agustus 2009	Penunjukan Koordinator Pengelolaan LHKPN dan Penetapan Pejabat yang Wajib Menyampaikan LHKPN di Lingkungan PT KAI (Persero). <i>Appointment Management Coordinator LHKPN and appointment Officer Mandatory who deliver LHKPN in PT KAI (Persero).</i>
14	SK Direksi No.KEP.U/LL.507/IX/1/KA-2013 tanggal 20 September 2013	Pelaporan Risiko Keselamatan dalam Bentuk Daftar Risiko (Risk Register) dan Pembuatan Profil Risiko (Risk Profile) Daop/Divre di lingkungan PT KAI (Persero). <i>Reporting Safety Risk through Risk Register Form and Risk Profile making DAOP/Divre in PT KAI (persero).</i>
15	SK Direksi No.KEP.U/OT.003/X/10/KA-2013 tanggal 18 Oktober 2013	Perubahan dan Tambahan (P dan T) Organisasi dan Tataaksana Seksi Sarana Daerah Operasi, Divisi Regional dan Sub Divisi Regional di lingkungan PT KAI (Persero). <i>Amendment and Additional (P and T) Organization and Management of the Facilities DAOP Section, Division of Regional and Sub-Regional Division of PT KAI (Persero).</i>

No	Nomor SK	Perihal
No	Decree Number	Subject
16	SE Direksi No.11/UM.108 /KA-2013 tanggal 25 November 2013	Penggunaan Pakaian Dinas. <i>The use of Uniforms.</i>
17	Instruksi Direksi No.22/PL.101/KA-2013 tanggal 2 Desember 2013	Pengadaan Jasa Pengamanan di Lingkungan PT KAI (Persero). <i>The Procurement of Security Service in PT KAI (Persero).</i>
18	SE Keuangan No.17/KU.401/KA-2013 tanggal 9 Desember 2013	Petunjuk Pelaksanaan Prosedur Rekonsiliasi Utang Piutang Antara Induk Perusahaan dengan Anak Perusahaan di lingkungan PT KAI (Persero). <i>Guidelines for Implementing Debt Reconciliation Procedure Between the Parent Company and Subsidiary of PT KAI (Persero).</i>
19	SK Direksi No.KEP.U/OT.003/XII/12/KA-2013 tanggal 17 Desember 2013	Pengalihan Unit Quality Assurance (OQ) dari Direktorat Operasi (D2/O) kepada EVP Corporate Secretary (ES) di Lingkungan PT KAI (Persero). <i>Transfer of Quality Assurance (OQ) Units of the Directorate of Operations (D2/O) to the EVP Corporate Secretary (ES) in PT KAI (Persero).</i>
20	Maklumat No.03/UM.103/KA-2013 tanggal	Efisiensi Biaya Perjalanan Dinas. <i>Efficiency of Official Travel Cost.</i>

10. Program Pengenalan dan Pelatihan Direksi

a. Program Pengenalan

Sesuai ketentuan Pedoman Tata Kelola Perusahaan, seluruh anggota Dewan Direksi PT KAI (Persero) yang baru diangkat diharapkan mengikuti program pengenalan perusahaan. Direksi yang diangkat berasal dari internal perusahaan maka bentuk pengenalan yang dilakukan adalah sebagai berikut:

- 1) 29 Januari 2013, pengenalan Direktur Aset Non Produksi, Edi Sukmoro.
- 2) 19 Maret 2013 pengenalan anggota komisaris, Muhtar Arifin.

b. Program Pelatihan dan Pengembangan Diri

Program pelatihan dan pengembangan diri bagi anggota Direksi tahun 2013 dilakukan secara berkesinambungan untuk peningkatan pengetahuan dan kompetensi Direksi baik melalui seminar, workshop, ataupun sosialisasi.

10. Programs of Introduction and Training for Directors

a. Introduction Program

In accordance with Company Good Governance Manual, all the new Board of Directors, PT KAI (Persero) are expected to follow the introduction of the company's program. Participate Directors, who are appointed from the internal company's, their introductory program are as follow:

- 1) 29 January 2013, Introduction of Non-Production Managing Director of Non Railway Asset, Edi Sukmoro.
- 2) 19 March 2013, Introduction of commissioner, Muhtar Arifin.

b. Training and Personal Development Programs

Training and personal development programs for members of the Directors in 2013 conducted on an ongoing basis for the improvement of the knowledge and competence of the BOD either through seminars, workshops, or socialization.

Pelaksanaan Pelatihan dan Pengembangan Direksi 2013:

Implementation of training and development of Directors in 2013:

No	Jabatan dan Nama	Tanggal	Program Pelatihan
No	Name and Position	Date	Training Program
1	Direktur Utama: Ignasius Jonan <i>President Director</i>	25 April <i>25 April</i>	Seminar UIC, di Nusa Dua Bali (sebagai pembicara). <i>Speaker in UIC Seminar in Nusa Dua Bali.</i>
		14 Mei <i>14 May</i>	Seminar Perkeretaapian di Jakarta. <i>Train Industry Seminar in Jakarta.</i>
		26 - 31 Mei <i>26 - 31 May</i>	Peninjauan proses produksi pengadaan 100 Lokomotif CC 206 ke GE Company, di Erie Amerika Serikat. <i>Review of Procurement Production Process of 100 Locomotives CC 206 to GE Company in Erie USA.</i>
		28 Agustus <i>28 August</i>	Memberikan kuliah umum pada Nasional University of Singapore (UNS). <i>Giving General Lecture at University of Singapore.</i>
		12 - 13 Nov <i>12 - 13 Nov</i>	Peninjauan ke JR East dan J-Track, Jepang. <i>Visiting to JR East and J-Track Japan.</i>
		14 - 15 Nov <i>14 - 15 Nov</i>	Peninjauan ke General Electric dan US Exim Bank, Washington DC-USA. <i>Visiting GE and Exim Bank Washington USA.</i>
		16 - 18 Nov <i>16 - 18 Nov</i>	Peninjauan ke Pusat Kendali Kereta Api (<i>Railway Control Center</i>) Swedia. <i>Visiting Railway Control Center Swedia.</i>
2	Direktur Komersial: Sulistyo Wimbo <i>Managing Director of Commerce</i>	11 - 15 Maret <i>11 - 15 March</i>	Pembicara Asia Pacific Railway, di Hongkong. <i>As a Speaker in Asia Pacific Railway, in Hong Kong.</i>
		11 - 17 April <i>11 - 17 April</i>	Benchmarking PSO Perkeretaapian, di Eropa (Belanda, Belgia, Perancis). <i>Benchmarking PSO Railways, in Europe (Netherlands, Belgium, France).</i>
		28 Apr - 3 Mei <i>28 Apr - 3 May</i>	Benchmarking Angkutan Batubara dengan PTBA, di Australia. <i>Coal Transport Benchmarking with PTBA, in Australia</i>
		8 - 12 Juni <i>8 - 12 June</i>	Studi Banding melihat China dalam Perspektif Perkeretaapian. <i>Comparative Study of China in the Perspective of Railways.</i>
		27 - 31 Okt <i>27 - 31 Oct</i>	ARCEO conference, di Thailand. <i>ARCEO conference in Thailand.</i>
3	Direktur Operasi: A. Herlianto <i>Operational Director</i>	26 - 31 Mei <i>26 - 31 May</i>	Peninjauan proses produksi pengadaan 100 Lokomotif CC 206 ke GE Company, di Erie Amerika Serikat. <i>An observation of the production process of procuring 100 CC 206 to GE Locomotive Company, Erie United States.</i>
		27 - 31 Okt <i>27 - 31 Oct</i>	ARCEO conference, di Thailand. <i>ARCEO conference, in Thailand.</i>

No	Jabatan dan Nama	Tanggal	Program Pelatihan
No	Name and Position	Date	Training Program
4	Direktur Pengelolaan Prasaraan: Candra Purnama <i>Infrastructure Maintenance Director</i>	2 - 8 April <i>2 - 8 April</i> 11 - 15 Mei <i>11 - 15 May</i> 23 - 27 Sept <i>23 - 27 Sept</i>	<i>Invitation Signalling Division, Visit CAF Signalling di Madrid.</i> <i>Invitation Signalling Division, Visit CAF Signaling in Madrid.</i> Studi banding melihat China dalam Perspektif Perkeretaapian. <i>Comparative Study of China in the Perspective of Railways.</i> Inspeksi: • ke GE Signalling Headquarters, La Defense di Paris. • SSC Installation, di Milan. <i>Inspect:</i> • to GE Signalling Headquarters, La Defense in Paris. • SSC Installation, in Milan.
5	Direktur Pengelolaan Sarana: - Rono Pradipto - Bambang Eko Martono <i>Facilities Maintenance Director</i>	26 - 31 Mei <i>26 - 31 May</i> 14 - 18 Sept <i>14 - 18 Sept</i> 12 - 13 Nov <i>12 - 13 Nov</i> 14 - 15 Nov <i>14 - 15 Nov</i> 16 - 18 Nov <i>16 - 18 Nov</i>	Peninjauan proses produksi pengadaan 100 Lokomotif CC 206 ke GE Company, di Erie Amerika Serikat. <i>An observation of the production process of procuring 100 CC 206 to GE Locomotive Company, Erie United States</i> Studi banding ke China. <i>Comparative Study of China.</i> Peninjauan ke JR East dan J-Track, Jepang. <i>An Observation to JR East and J-Track, Japan.</i> Peninjauan ke General Electric dan US Exim Bank, Washington DC-USA. <i>An Observation to General Electric and US Exim Bank, Washington DC-USA.</i> Peninjauan ke Pusat Kendali Kereta Api (<i>Railway Control Center</i>) Swedia. <i>An observation of Train Control Center (Railway Control Center) Sweden</i>
6	Direktur Keselamatan dan Pengamanan: Bambang Irawan <i>Director of Security and Risk Management</i>	16 - 20 Maret <i>16 - 20 March</i>	Studi Banding melihat China dalam Perspektif Perkeretaapian. <i>Comparative Study of China in the Perspective of Railways.</i>
7	Direktur Pengembangan Usaha dan Logistik: Joko Margono <i>Business Development and Logistic Director</i>	26 - 31 Mei <i>26 - 31 May</i> 23 - 27 Sept <i>23 - 27 Sept</i> 6 Des <i>6 Dec</i>	Peninjauan proses produksi pengadaan 100 Lokomotif CC 206 ke GE Company, di Erie Amerika Serikat. <i>An observation of the production process of procuring 100 CC 206 to GE Locomotive Company, Erie United States.</i> Hospitality Training. SNCF di Paris. <i>Hospitality Training. SNCF in Paris.</i> Workshop Pemetaan Permodalan BUMN di Denpasar. <i>Workshop Capital Mapping BUMN in Denpasar.</i>

No	Jabatan dan Nama	Tanggal	Program Pelatihan
No	Name and Position	Date	Training Program
8	Direktur Aset Non Railway: Edi Sukmoro <i>Non Railway Asset Director</i>	16 – 21 Maret <i>16 - 21 March</i>	Studi banding melihat China dalam perspektif perkeretaapian. <i>Comparative Study to see China in Perspective Railways Industry.</i>
		25 Maret <i>25 March</i>	FGD Pendayagunaan Aktiva Tetap BUMN (Kementerian BUMN) di Hotel Aryaduta Jakarta. <i>FGD on Taking Advantage of SOE's Fixed Activa in Aryaduta Hotel Jakarta.</i>
		3 April <i>3 April</i>	Workshop eksekutif dan komisaris/pengawas BUMN pencegahan Hyoer Corporate Crime terhadap BUMN. <i>Eksekutif and Commisioner Inspector of SOE Workshop on Hyoer Corporate Corporate Crime.</i>
		19 April <i>19 April</i>	Seminar BUMN Marketeers Club di auditorium PT PELNI Jakarta. <i>Seminar of SOE Marketeers Club in PELNI auditorium Jakarta.</i>
		9 Mei <i>9 May</i>	Seminar Nasional Peranan Penegak Hukum dalam perlindungan dan pengembalian aset-aset negara yang dikuasai pihak lain secara melawan hukum, di Hotel Borobudur Jakarta. <i>National Seminar on Rule of Law Eradication in Asset Security and Recollection for Asset Controlled by Law Violaterin Hotel Borobudur Jakarta.</i>
		22 – 27 Mei <i>22 - 27 May</i>	Penelitian dan penelusuran arsip PT KAI di Belanda. <i>Research and Tracking PT KAI (Persero) Archieves in Holland.</i>
9	Direktur Keuangan: Kurniadi Atmosasmito <i>Finance Director</i>	17 Des <i>17 Dec</i>	FGD Problematik hak pakai atas lahan/tanah BUMN. <i>FGD on the Problematic of Property Right at SOE's Land.</i>
		16 – 20 Maret <i>16 - 20 March</i>	Studi banding melihat China dalam perspektif perkeretaapian. <i>Comparative Study of China in the Perspective of Railways.</i>
		12 – 13 Nov <i>12 - 13 Nov</i>	Peninjauan ke JR East dan J-Track, Jepang. <i>An Observation to JR East and J-Track, Japan.</i>
		14 – 15 Nov <i>14 - 15 Nov</i>	Peninjauan ke General Electric dan US Exim Bank, Washington DC-USA. <i>An Observation to General Electric and US Exim Bank, Washington DC-USA.</i>
		16 – 18 Nov <i>16 - 18 Nov</i>	Peninjauan ke Pusat Kendali Kereta Api (<i>Railway Control Center</i>) Swedia. <i>An observation of Train Control Center (Railway Control Center) Sweden</i>

F. REMUNERASI DEWAN KOMISARIS DAN DIREKSI

1. Kriteria dan Prosedur Penetapan Remunerasi Sesuai Peraturan Menteri BUMN No. PER-07/MBU/2010 jo PER-04/MBU/2013 tentang Pedoman Penetapan Penghasilan Direksi, Dewan Komisaris, dan Pengawas BUMN, maka Rapat Umum Pemegang Saham menetapkan remunerasi bagi Dewan Komisaris dan Direksi PT KAI (Persero) yang mencakup Gaji/Honorarium, Tunjangan dan Fasilitas, Tantiem yang disahkan dalam RUPS No. RIS-38/D3.MBU/2013.

Kriteria penetapan remunerasi tersebut adalah:

- Penetapan penghasilan berupa gaji/honorarium, tunjangan dan fasilitas yang bersifat tetap dilakukan dengan mempertimbangkan faktor pendapatan, aktiva, kondisi dan kemampuan keuangan perusahaan, tingkat inflasi, dan faktor lain yang *relevant*, serta tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.
- Penetapan penghasilan berupa tunjangan dan tantiem yang bersifat variabel, dilakukan dengan mempertimbangkan faktor pencapaian target, tingkat kesehatan, dan kemampuan keuangan, serta faktor lain yang relevan.

2. Struktur Remunerasi Dewan Komisaris Tahun 2013

Berdasarkan Keputusan RUPS No. RIS-38/D3.MBU/2013 tentang Persetujuan atas Laporan Tahunan dan Pengesahan atas Laporan Keuangan Tahun Buku 2012 tanggal 8 Mei 2013, disebutkan bahwa honorarium Dewan Komisaris untuk tahun 2013 adalah:

a. Komisaris Utama:

40% gaji Direktur Utama atau Rp 40.000.000.

b. Komisaris:

- 1) 36% Gaji Direktur Utama atau Rp 36.000.000
- 2) Tunjangan Hari Raya 1 Kali Honorarium.
- 3) Tunjangan Transportasi 20% dari Honor Masing-Masing Anggota Dewan Komisaris.
- 4) Santunan Purna Jabatan 25% dari Honorarium.

Sementara untuk tunjangan dan fasilitas Dewan Komisaris perseroan tahun 2013 sama dengan tunjangan dan fasilitas tahun 2012. Selain itu, Dewan Komisaris menerima tantiem atas kinerja Perseroan tahun buku 2012 sebesar Rp 10.000.000.000 yang

F. REMUNERATION FOR BOC AND BOD

1. *The Criteria and Procedures of Remuneration Decision Based on the Ministerial Decree of State Owned Enterprises No. PER-07/MBU/2010 jo PER-04/MBU/2013, concerning the Guideliness for the Remuneration of Board of Directors, Board of Commissioners and Supervisory of State Owned Enterprises, the General Meetings of Shareholders decided the remuneration for the BOC and BOD of PT KAI (Persero) which includes salary/honorarium, benefits, facilities and incentives which are legalized in the GMS No. RIS-38/D3.MBU/2013.*

The criteria of remuneration are:

- The remuneration consisted of permanent salary/honorarium, benefits and facilities, are determined by considering the factors of revenue, activa, financial condition and ability of the enterprise, the inflation rate, and other relevant factors, and also not to violate the legislations.*
- The variable remuneration in the forms of benefits and incentives, are done by taking into account the achievement of the target, enterprise's level of health, and its financial capabilities, as well as other relevant factors.*

2. *Structure of Remuneration of the Commissioners Board in 2013*

Under the Decree No. GMS RIS-38/D3.MBU/2013 on Approval of the Annual Report and Ratification of the Financial Statements for Fiscal Year 2012 dated May 8, 2013, stated that the honorarium of the Board of Commissioners for year 2013 are:

a. *Chairman:*

40% of salary of the President Director or IDR 40.000.000.

b. *Commissioner:*

- 1) 36% of salary of the President Director or IDR 36.000.000.*
- 2) Religious Holiday Allowance (THR), equals to one honorarium.*
- 3) Transportation allowance, 20% from honorarium of BOC.*
- 4) Allowance of retirement 25% from honorarium.*

While the benefits and facilities for the company's BOC in 2013 are the same as their benefits and facilities in 2012. Additionally, the BOC received the annual incentives based on the performance of the company's fiscal year 2012 of IDR 10,000,000,000 which are

dibagi untuk Direktur Utama, Anggota Direksi, Komisaris Utama, Anggota Dewan Komisaris, masing-masing 100%, 90%, 40%, 36% dan dibagikan secara proporsional sesuai dengan masa bakti yang bersangkutan pada Tahun 2012. Pajak penghasilan atas tantiem dibebankan kepada penerima dan tidak boleh dibebankan sebagai biaya Perseroan.

Remunerasi Dewan Komisaris Tahun 2013

divided for the Managing Director, Member of the Board of Directors, Chairman and Member of the Board of Commissioners, respectively 100%, 90%, 40%, 36% and distributed proportionally in accordance with the relevant service period in 2012. Income taxes on the incentives were charged to the recipient and should not be charged as an expense of the Company.

Remuneration for BOC in 2013.

Nama	THP Bulanan	THP Setahun	Tunjangan Per Tahun	Total THP dan Tunjangan Setahun	THR 2013	Tantiem 2013 (Kinerja 2012)	Jumlah Setahun
<i>Name</i>	<i>THP Monthly</i>	<i>Thp Yearly</i>	<i>Allowance Per Year</i>	<i>Total Thp And Allowance A Year</i>	<i>THR 2013</i>	<i>Incentive 2013 (Performance 2012)</i>	<i>Total</i>
1	2	3	4	5 = 4 + 3	6	7	8 = 5 + 6 + 7
Iman Haryatna	40.000.000	480.000.000	96.000.000	576.000.000	40.000.000	280.280.280	896.280.280
Abi Kusno	36.000.000	432.000.000	86.400.000	518.400.000	36.000.000	252.252.252	806.652.252
Umiyatun Hayati Triastuti	36.000.000	432.000.000	86.400.000	518.400.000	36.000.000	147.147.147	701.547.147
Ashwin Sasongko S.	36.000.000	432.000.000	86.400.000	518.400.000	36.000.000	252.252.252	806.652.252
Muchtar Arifin *)	36.000.000	432.000.000	86.400.000	518.400.000	36.000.000	0	554.400.000
Leon Muhamad **)	36.000.000	432.000.000	86.400.000	518.400.000	36.000.000	0	554.400.000
Hambra ***)	36.000.000	432.000.000	86.400.000	518.400.000	36.000.000	0	554.400.000
JUMLAH	256.000.000	3.072.000.000	614.400.000	3.686.400.000	256.000.000	931.931.931	4.874.331.931
TOTAL	256.000.000	3.072.000.000	614.400.000	3.686.400.000	256.000.000	931.931.931	4.874.331.931

*) Bergabung Februari 2013

**) Bergabung Agustus 2013

***) Bergabung Desember 2013

*) served since February 2013

**) served since August 2013

***) served December 2013

3. Struktur Remunerasi Dewan Direksi Tahun 2013 Berdasarkan Keputusan RUPS No. RIS-38/D3.MBU/2013 tentang Persetujuan atas Laporan Tahunan dan Pengesahan atas Laporan Keuangan Tahun Buku 2012 tanggal 8 Mei 2013, disebutkan bahwa honorarium Dewan Direksi untuk tahun 2013 adalah:

a. Gaji Direktur Utama:

Rp 100.000.000 per bulan

b. Gaji Direktur:

90% gaji Direktur Utama atau Rp 90.000.000

Sama halnya dengan Dewan Komisaris, tunjangan dan fasilitas Direksi juga sama dengan tunjangan dan fasilitas pada tahun 2012.

Sementara untuk tunjangan dan fasilitas Dewan Komisaris perseroan tahun 2013 sama dengan tunjangan dan fasilitas tahun 2012. Selain itu, Direksi menerima tantiem atas kinerja Perseroan tahun buku 2012 sebesar Rp 10.000.000.000 yang dibagi untuk Direktur Utama, Anggota Direksi, Komisaris Utama, Anggota Dewan Komisaris, masing-masing 100%, 90%, 40%, 36% dan dibagikan secara proporsional sesuai dengan masa bakti yang bersangkutan pada tahun 2012. Pajak penghasilan atas tantiem dibebankan kepada penerima dan tidak boleh dibebankan sebagai biaya Perseroan.

Komponen remunerasi Direksi tahun 2013 meliputi:

a. Gaji/Honorarium

b. Tunjangan-tunjangan meliputi:

- 1) Tunjangan hari raya keagamaan sebesar satu kali gaji/honorarium
- 2) Tunjangan Pakaian sebesar Rp 10 juta/tahun.
- 3) Tunjangan Perumahan sebesar Rp 228 juta/tahun.
- 4) Tunjangan Transportasi Direktur Utama: Rp 198 juta/tahun.
- 5) Tunjangan Transportasi Direksi: Rp 180 juta/tahun.
- 6) Tunjangan *Utility* sebesar 30% dari tunjangan Perumahan/tahun.
- 7) Asuransi Purna Bakti Dirut: Rp 264 juta.
- 8). Asuransi Purna Bakti Direksi: Rp 237,6 juta.

3. Remuneration Structure of the Board of Directors in 2013 Under the Decree No. GMS. RIS-38/D3.MBU/2013 on Approval of the Annual Report and Ratification of the Financial Statements for Fiscal Year 2012 dated May 8, 2013, stated that the honorarium of the Board of Directors for 2013 are:

a. Salary of President Director:

IDR 100,000,000 per month

b. Salary of Director:

90% of the President Director's salary or IDR 90,000,000

Similar to the Board of Commissioners, the benefits and facilities for the Board of Directors also equal to benefits and facilities in 2012.

While the benefits and facilities for the BOC in 2013 are the same as their benefits and facilities in 2012. Besides, Board of Directors receive annual incentives based on the performance of the company's fiscal year 2012 amounting to IDR 10,000,000,000 which is divided to President Director, Member of the Board, Chairman and Member of the Board of Commissioners, respectively 100%, 90%, 40%, 36%, and proportionally distributed according to each relevant service period in 2012. Income taxes on the incentives were charged to the recipient and should not be charged as an expense of the company.

Components of remuneration for the Board of Directors in 2013 include:

a. Salary/honorarium

b. The benefits include:

- 1). *Religious holiday allowance amounting to one-time salary/honorarium.*
- 2). *Clothing allowance of IDR 10 million/year.*
- 3). *Housing allowance of IDR 228 million/year.*
- 4). *Transportation allowances for President Director: IDR 198 million/year.*
- 5). *Transportation allowances for Directors: IDR 180 million/year*
- 6). *Utility allowances 30% of Housing allowance*
- 7). *Insurance of retirement for the President Director: IDR 264 million.*
- 8). *Insurance of retirement for Directors: IDR 237,6 million.*

c. Tantiem tahun 2013 diberikan terpisah dari ketentuan bonus karyawan dan telah dianggarkan dalam RKAP yang pembayarannya ditetapkan RUPS dengan memperhatikan capaian kinerja akhir tahun dengan kriteria:

Gaji/honorarium serta tunjangan dan fasilitas bagi Direksi dan Dewan Komisaris berlaku efektif sejak tanggal 1 Januari 2013.

Remunerasi Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun 2013

c. Incentive in 2013 was given apart from the provision of employee bonuses and has been budgeted in the CBP for which the payment were decided in the GMS with regard to the achievement of performance by the end of the year, with the following criteria:

Salary/honorarium and benefits and facilities for the Board of Directors and the Board Commissioners became effective on January 1, 2013.

Remuneration of Directors of PT Kereta Api Indonesia (Persero) in 2013

Nama	THP Bulanan	THP Setahun	Tunjangan Per Tahun	Total THP dan Tunjangan Setahun	THR 2013	Tantiem 2013 (Kinerja 2012)	Jumlah Setahun
Name	THP Monthly	THP Yearly	Allowance Per Year	Total THP and Allowance a Year	THR 2013	Tantiem 2013 (Performance 2012)	Total
1	2	3	4	5 = 4 + 3	6	7	8 = 5 + 6 + 7
Ignasius Jonan	100.000.000	1.200.000.000	504.400.000	1.704.400.000	100.000.000	700.700.701	2.505.100.701
Sulistyo Wimbo Hardjito	90.000.000	1.080.000.000	486.400.000	1.566.400.000	90.000.000	630.630.631	2.287.030.631
A. Herlianto	90.000.000	1.080.000.000	486.400.000	1.566.400.000	90.000.000	262.762.763	1.919.162.763
Candra Purnama	90.000.000	1.080.000.000	486.400.000	1.566.400.000	90.000.000	262.762.763	1.919.162.763
Bambang Eko Martono *)	90.000.000	1.080.000.000	121.500.000	1.201.500.000	90.000.000		1.291.500.000
Rono Pradipto	90.000.000	1.080.000.000	486.400.000	1.566.400.000	90.000.000	630.630.631	2.287.030.631
M. Kuncoro Wibowo	90.000.000	1.080.000.000	486.400.000	1.566.400.000	90.000.000	262.762.763	1.919.162.763
Joko Margono	90.000.000	1.080.000.000	258.400.000	1.338.400.000	90.000.000		1.428.400.000
Edi Sukomoro **)	90.000.000	1.080.000.000	405.000.000	1.485.000.000	90.000.000		1.575.000.000
Kurniadi Atmosasmito	90.000.000	1.080.000.000	486.400.000	1.566.400.000	90.000.000	630.630.631	2.287.030.631
JUMLAH							19.418.580.883
TOTAL							19.418.580.883

**) Bergabung mulai Februari 2013

*) Bergabung mulai September 2013

**) Served since Februari 2013

*) Served since September 2013

4. Penilaian Kinerja Direksi

Pada setiap awal tahun, Direksi wajib membuat kontrak manajemen yang tertuang dalam KPI (*Key Performance Indicator*) yang merupakan penjabaran dari RKAP yang disahkan RUPS. Penyusunan KPI mengacu Surat Menteri Negara BUMN No. S-676/ MBU/2004 tanggal 22 Desember 2004 tentang Penerapan KPI yang bertujuan sebagai alat penilaian bagi Pemegang Saham atas kinerja Direksi sampai dengan akhir tahun.

Penilaian KPI Direksi Tahun 2013, dengan indikator penilaian KPI Direksi tahun 2013 meliputi hal-hal sebagai berikut:

a. Indikator Keuangan dan Pasar

Penilaian terhadap hasil-hasil capaian kinerja perusahaan terutama terkait kinerja keuangan dan pasar. Misalnya: profitabilitas, pertumbuhan pendapatan, dan efisiensi biaya.

b. Indikator Pelanggan dan Pasar

Ukuran yang menunjukkan kesungguhan perusahaan dalam meraih, mempertahankan dan memperluas serta menciptakan pasar dan pelanggan

c. Indikator Efektifitas Produk dan Proses

Ukuran yang menunjukkan prestasi perusahaan dalam melakukan penciptaan nilai dari produk/jasa, yang diwujudkan dengan perencanaan operasional yang tepat.

d. Indikator Tenaga Kerja

Ukuran yang terkait dengan prestasi nyata perusahaan dalam mewujudkan komposisi SDM yang optimal bagi pencapaian tujuan perusahaan.

e. Indikator Kepemimpinan

Ukuran yang menunjukkan prestasi perusahaan dalam mengendalikan risiko, menjaga dan meningkatkan kompetensi pimpinan, meningkatkan kualitas governance dan pencapaian target direktorat serta tingkat pemenuhan portal-portal BUMN, serta tanggung-jawab dan manfaat kepada masyarakat.

4. Performance Assessment of BOD

At the beginning of each year, the Board of Directors shall make a management contract which breakdown into KPIs (Key Performance Indicators) that are aligned with the CBP adopted by the GMS. Preparation of KPIs refer to Letter of State Minister of SOE No. S-676/MBU/2004 dated December 22, 2004 on the Application of KPIs which is intended as a tool for the Shareholders to assess the BOD performance throughout the year.

The assessment of Director's KPI in 2013, with the indicators KPI assessment Directors in 2013 include the following:

a. Financial and market indicators

Assessment of the results of the performance achievement of the company, especially related to financial and market performance. For instance: profitability, revenue growth, and cost efficiency.

b. Customer and market indicators

Measures that indicate the seriousness of the company to achieve, maintain, expand, and create markets and customers.

c. Indicator of the effectiveness of the product and the process.

Measures that indicate the achievement of the company in the creation of the value of products/services, which is realized with a proper operational planning.

d. Indicators of labor.

Measurement associated with the company's tangible achievements in realizing the optimal composition of human resources for the achievement of corporate goals.

e. Indicators of leadership

Measure that indicates the company's achievements in controlling risk, maintaining and enhancing leadership competencies, improving the quality of governance and the achievement of the directorate target, as well as the degree of fulfillment of State Owned Enterprise-portal, as well as the responsibilities and benefits to society.

SKOR KPI TAHUN 2013

KPI SCORES IN 2013

No	Jumlah Indikator	Bobot	Jumlah Indikator	Nilai
No	Number Of Indicators	Weight	Number Of Indicators	Value
A	Keuangan dan Pasar <i>Finance and Markets</i>	4	20	19,48
B	Fokus Pelanggan <i>Customer focus</i>	3	24	23,32
C	Efektifitas Produk dan Proses <i>Product and Process Effectiveness</i>	5	20	16,08
D	Fokus dan Tenaga Kerja <i>Focus and Labor</i>	3	20	19,38
E	Kepemimpinan, Tata Kelola dan Tanggung Jawab Kemasyarakatan <i>Leadership, Governance and Social Responsibility</i>	4	18	19,48
JUMLAH		19	100	91,97
TOTAL		19	100	91,97

SKOR KPI TAHUN 2012

KPI SCORES IN 2012

No	Aspek Kpi	Jumlah Indikator	Bobot	Nilai
No	Number Of Indicators	Number Of Indicators	Weight	Value
A	Keuangan <i>Finance</i>	5	20	19,97
B	Pelanggan <i>Customer</i>	6	20	18,53
C	Proses Bisnis Internal <i>Internal Business Process</i>	6	20	15,87
D	Pertumbuhan dan Pembelajaran <i>Growth and Learning</i>	4	15	12,33
E	Kepemimpinan <i>Leadership</i>	3	4	8,47
F	Produk dan Layanan <i>Product and Service</i>	5	4 15	16,21
JUMLAH		29	100	91,38
TOTAL		29	100	91,38

G. URAIAN PEMEGANG SAHAM UTAMA DAN PENGENDALI

PT Kereta Api Indonesia (persero) merupakan salah satu perusahaan BUMN, kepemilikan sahamnya 100% dimiliki oleh Pemerintah Republik Indonesia sebagai pemegang saham utama dan pengendali. Tidak ada Anggota Dewan Direksi maupun, Dewan Komisaris, serta masyarakat yang memiliki saham.

H. ASSESSMENT TERHADAP ANGGOTA DEWAN KOMISARIS DAN DIREKSI

Penerapan assessment PT Kereta Api Indonesia (Persero) dilakukan setiap dua tahun sekali dengan cara assessment oleh BPKP dan self assessment yang dilakukan oleh pihak internal. Pada tahun 2013 PT KAI (Persero) hanya melakukan self assessment. Sementara untuk assessment oleh BPKP, telah dilakukan pada tahun 2012.

1. Asesmen Kinerja Dewan Komisaris

a. Proses Asesmen

Asesmen Kinerja Dewan Komisaris

Dalam pelaksanaan tugasnya Dewan Komisaris berpegang pada aturan Anggaran Dasar, Kementerian BUMN serta Pedoman Tata Kelola Perusahaan. Penilaian kinerja Dewan Komisaris tahun 2013 dilakukan secara self Asesmen dan bersifat kolegial yang dituangkan dalam Laporan Tugas Pengawasan Dewan Komisaris. Pelaksanaan tugas telah direncanakan setiap awal tahun dalam suatu Program Kerja yang tercantum dalam RKAP. Pada akhir tahun, Dewan Komisaris menyusun Laporan Tugas Pengawasan yang akan disampaikan kepada Pemegang Saham dalam RUPS untuk dievaluasi dan disahkan. Sesuai ketentuan Permen BUMN No. PER-01/MBU/2011 tentang penerapan GCG pada BUMN, pada awal tahun 2013 Dewan Komisaris telah menyampaikan usulan Key Performance Indicator (KPI) Dewan Komisaris PT KAI (Persero) kepada Menteri BUMN.

b. Asesmen Kinerja Direksi

Direksi dalam menjalankan tugas operasionalnya mengacu pada anggaran dasar, Pedoman Tata Kelola, peraturan yang diterbitkan pemegang saham

G. DESCRIPTION OF MAJOR SHAREHOLDERS AND CONTROLLERS

PT Kereta Api Indonesia (Persero) is a state owned enterprise, 100% ownership of the shares owned by the Indonesian government as a major shareholder and controller. None of the Member of the Board of Directors and Board of Commissioners, as well as people own a share.

H. ASSESSMENT TO MEMBERS OF THE BOARD OF COMMISSIONERS AND BOARD OF DIRECTORS

Application of the assessment to PT Kereta Api Indonesia (Persero) is performed every two years by the CDPD assessment and self assessment done internally. In 2013 PT KAI (Persero) just conducted a self assessment. As for the assessment by CDPD, it was already done in 2012.

1. BOC Performance Assessment

a. Assessment process

Assessment to the performance of the Board of Commissioners. In executing their duties, The Board of Commissioners stick to the Articles of Association, the Ministry of State-Owned Enterprises and Corporate Governance Guidelines. The Performance Evaluation of The Board of Commissioners in 2013 was carried out on a self assessment and colegially as expressed in the Report of the Board of Commissioners surveillance task. Implementation of the task has been planned from the beginning of each year in a work program incorporated in the CBP. At the end of the year, the Board of Commissioners prepared the Surveillance Task Report to be presented to the AGM of Shareholders to be evaluated and adopted. In accordance to the provisions of Ministerial Decree of State Owned Enterprises, No PER-01/MBU/2011 about the implementation of GCG in SOEs, in early 2013 the Board of Commissioners have submitted a proposal of Key Performance Indicators (KPIs) of the Board of Commissioners of PT KAI (Persero) to the Minister of SOEs.

b. Assessment of BOD Performance

In performing their operational duties, Directors refer to the Articles of Association, Governance Guidelines, regulations issued by the shareholders as well as its

serta komitmennya terhadap KPI yang tertuang dalam kontrak manajemen. Dewan Komisaris sesuai kewenangannya melakukan pengawasan dan penilaian atas kinerja Direksi baik secara individual maupun kolegial serta melaporkan hasilnya kepada Pemegang Saham. Penilaian kinerja Direksi tahun 2013 berdasarkan telaah kriteria, capaian target, dan indikator kinerja utama (KPI) yang telah diaudit oleh Auditor Independen Kantor Akuntan Publik (KAP) Hadori Sugiarto Adi&Rekan.

Dewan Komisaris telah menyampaikan hasil kinerja Direksi secara kolegial dan individu kepada RUPS yang tertuang dalam Laporan Tugas Pengawasan Dewan Komisaris yang disampaikan dalam RUPS Pengesahan Laporan Keuangan Tahunan dan PKBL PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2013.

b. Kriteria Asesmen

- 1) Kriteria asesmen atas kinerja anggota Dewan Komisaris tahun 2012 khususnya untuk aspek tata kelola mengacu pada Surat Sekretaris Meneg BUMN No.S-16/S.MBU/2012 tanggal 6 Juni 2012 tentang Indikator/Parameter Penilaian dan Evaluasi atas Penerapan GCG pada BUMN.
- 2) Kriteria asesmen atas kinerja Direksi tahun 2013 untuk aspek operasional mengacu pada Keputusan Meneg BUMN No. S-676/MBU/2004 tanggal 22 Desember 2004 tentang penerapan KPI (Key Performance Indicators) yang tertuang dalam Kontrak Manajemen Direksi tahun 2012.

c. Asesor

Asesmen atas capaian kinerja Dewan Komisaris dari aspek tata kelola dilakukan oleh BPKP perwakilan Jawa Barat yang hasilnya akan disampaikan kepada Pemegang Saham. Asesmen atas capaian kinerja Direksi yang tertuang dalam KPI tahun 2013 dinilai oleh Auditor Independen yaitu KAP Hadori Sugiarto Adi & Rekan yang hasilnya termuat dalam Laporan No. 025/LAI-KAI/II/2014.

commitment to the KPIs set out in the management contract. BOC, in accordance with their authorities, conducted the supervision and evaluation on the performance of the Board of Directors, both individually and collegially, and report the results to the Shareholders. Assessment of the performance of Directors in 2013 is based on study criteria, BOD in 2013 was done and key performance indicators (KPIs) that had been audited by the Independent Auditor, namely Accounting Firm (KAP) Hadori Sugiarto Adi & Partners.

BOC has delivered the performance results of BOD-both collegially and individually-to the GMS, to the general meeting of shareholders which is set out in the Supervisory Report of the Board of Commissioners presented in the GMS for the Endorsement of the Annual Financial Statements and Partnership and Community Development Program (PKBL) of PT Kereta Api Indonesia (Persero) in 2013.

b. Assessment criteria

- 1) *Assessment criteria for the performance of members of the Board of Commissioners in 2012 especially for governance aspects refers to the Letter of the Secretary to the State Minister of SOE No. S-16/S.MBU/2012 dated June 6, 2012 on indicators/Assessment Parameters and Evaluation of the Implementation of GCG in SOEs.*
- 2) *Assessment criteria for the performance of the Board of Directors in 2013 for the operational aspects refers to the Decision of Minister of State, No-676/MBU/2004 dated December 22, 2004 on the application of KPIs (Key Performance Indicators) which are set out in the Management Contract for the Board of Directors in 2012.*

c. Assessors

Assessment for the performance achievement of BOC from the aspects of governance was conducted by CDPD by BPK West Java representatives, whose results were submitted to the Shareholders. Assessment over the achievement of performance of BOD which was contained in KPIs for the year 2013 was assessed by the Independent Auditor, namely KAP Hadori Sugiarto Adi & Partners whose results were contained in Report No. 025/LAI-KAI/II/2014.

2. Asesmen GCG Atas Dewan Komisaris dan Direksi

a. Proses Asesmen

Asesmen atas penerapan tata kelola anggota Dewan Komisaris dan Direksi di tahun 2012 telah dilaksanakan oleh pihak independen BPKP Perwakilan Provinsi Jawa Barat. Periode yang dinilai adalah tahun 2012 (periode 1 januari 2012 s.d 31 Desember 2012). Sedangkan untuk tahun 2013 dilakukan secara *self assessment* dengan periode 1 januari 2013 s.d 31 Desember 2013. Proses pengumpulan data asesmen dilakukan melalui kajian dokumen, penyebaran kuesioner, wawancara dan observasi. Selanjutnya, data yang terkumpul dianalisis/diolah serta diberikan penilaian berdasarkan tingkat capaian aktual dari masing-masing parameter, dibandingkan dengan bobot dari masing-masing parameter.

b. Kriteria Asesmen

Asesmen GCG tahun 2012 menggunakan kriteria dan parameter baru yang diterbitkan Sekretaris Meneg BUMN No.S-16/S.MBU/2012 tanggal 6 Juni 2012 tentang Indikator/Parameter Penilaian dan Evaluasi atas Penerapan GCG pada BUMN. Kriteria asesmen atas Dewan Komisaris terdiri atas 12 indikator dan 43 parameter, sedangkan kriteria asesmen atas Direksi terdiri atas 13 indikator dan 52 parameter yang wajib dipenuhi untuk mencapai kinerja tata kelola yang baik.

c. Asesor

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah menunjuk pihak eksternal, yaitu BPKP Perwakilan Jawa Barat untuk melakukan asesmen GCG terhadap Dewan Komisaris dan Direksi, terkait penerapan GCG. Nilai assessment atas kinerja Komisaris tahun 2012 oleh BPKP JABAR mencapai 26,281 (75,09% dari bobot 35) dan untuk tahun 2013 dengan *self assessment* mencapai 27,545 (78,70% dari bobot 35) sedangkan nilai Direksi tahun 2012 oleh BPKP JABAR mencapai 25,434 (72,67% dari bobot 35) dan untuk tahun 2013 dengan *Self Assessment* mencapai 29,035 (82,96% dari bobot 35).

2. GCG Assessment Over the BOC and BOD

a. Assessment process

Assessment to the implementation of governance of the Board of Commissioners and Board of Directors in 2012 was conducted by an independent party CDPD Representative West Java Province. The period assessed was the fiscal year of 2012 (the period 1 January 2012 up to December 31, 2012). As for the year 2013 only a self-assessment conducted by the period of period 1 January 2013 up to December 31, 2013. The process of data collection for the assessment was done through a due diligence of the documents, questionnaires, interviews and observations. Furthermore, the collected data are analyzed/processed and given the ratings based on actual achievement levels of each parameter, compared to the weight of each parameter.

b. Assessment criteria

Assessment of GCG in 2012 used the new criteria and parameters which were issued by the Secretary to the State Minister of SOE No. S-16/S.MBU/2012 dated June 6, 2012 on indicators/Assessment Parameters and Evaluation of the Implementation of GCG in SOEs. The assessment criteria for the Board of Commissioners consist of 12 indicators and 43 parameters, while the assessment criteria for the Board of Directors consist of 13 indicators and 52 parameters that must be met in order to achieve good governance performance.

c. Assessors

PT Kereta Api Indonesia (Persero) has appointed an external party, namely CDPD West Java Representative, Representative for assessing corporate governance of the Board of Commissioners and Board of Directors, related to the implementation of GCG. Score of assessment of the performance of Commissioners in 2012 by CDPD West Java Reps. reached 26.281 (75.09% of the weight of 35) and for the year 2013 with the self-assessment reached 27.545 (78.70% of the weight of 35), while the score of the Board of Directors in 2012 by CDPD West Java Reps. reached 25.434 (72.67% of the weight of 35) and for the year 2013 with a self-assessment reached 29.035 (82.96% of the weight of 35).

d. Hasil Asesmen

Hasil asesmen atas penerapan GCG untuk Dewan Komisaris secara umum adalah baik dengan gambaran skor sebagai berikut:

d. Assessment results

The results of the assessment of the application of GCG for BOC in general is good with the score as follows:

NO.	Indikator	Σ Parameter	Bobot	Skor	Capaian %
NO.	Indicator	Σ Parameter	Weight	Score	Achievement %
1	Melaksanakan program pelatihan/pembelajaran secara berkelanjutan. <i>Implement training/learning programs on a continual basis.</i>	2	1.348	0.955	71
2	Melakukan pembagian tugas, wewenang dan tanggung jawab secara jelas serta menetapkan faktor-faktor yang dibutuhkan untuk mendukung pelaksanaan tugas Dewan Komisaris/Dewan Pengawas. <i>Distribute duties, authorities and responsibilities clearly and establish the factors that are needed to support the implementation of the duties of the Board of Commissioners/Board of Trustees.</i>	4	2.127	1.635	77
3	Memberikan persetujuan atas rancangan RJPP dan RKAP yang disampaikan Direksi. <i>Give approval on RJPP and RKAP plan presented Directors.</i>	2	2.904	2.289	79
4	Memberikan arahan terhadap Direksi atas implementasi rencana dan kebijakan perusahaan. <i>Give direction to the BOD on the implementation of company plan and policy.</i>	9	9.593	7.416	77
5	Melaksanakan pengawasan terhadap Direksi atas implementasi rencana dan kebijakan perusahaan. <i>Carry out supervision to the Board of Directors on the implementation of plans and policies of the company.</i>	6	6.479	5057	78
6	Melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan pengelolaan anak perusahaan/joint ventures. <i>To supervise the implementation of management policies of subsidiaries/joint ventures.</i>	2	1.504	1.060	70
7	Berperan dalam pencalonan anggota Direksi, menilai kinerja Direksi (individu dan kolegial) dan mengusulkan tantiem/incentif kinerja sesuai ketentuan yang berlaku dan mempertimbangkan kinerja Direksi. <i>Play a role in the nomination of members of the Board of Directors, performance assessment of the BOD (individual and collegial) and proposes bonus/incentives in accordance with applicable provisions and considering the performance of the Directors.</i>	3	2.437	1.605	66

NO.	Indikator	Σ Parameter	Bobot	Skor	Capaian %
NO.	Indicator	Σ Parameter	Weight	Score	Achievement %
8	Melakukan tindakan terhadap potensi benturan kepentingan yang menyangkut dirinya. <i>Take action against potential conflicts of interest concerning himself/herself.</i>	1	0.571	0.286	50
9	Memantau dan memastikan bahwa praktek tata kelola perusahaan yang baik telah diterapkan secara efektif dan berkelanjutan. <i>Monitor and make sure that the practice of good corporate governance has been implemented effectively and sustainably.</i>	2	1.659	1.248	75
10	Menyelenggarakan rapat Dewan Komisaris/Dewan Pengawas yang efektif dan menghadiri rapat Dewan Komisaris/Dewan Pengawas sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. <i>Organize the meeting of BOC/BOD effectively and attend the meeting of BOC/Board of trustees in accordance with provisions of the prevailing laws.</i>	3	1.348	0.752	56
11	Memiliki Sekretaris Dewan Komisaris/Dewan Pengawas untuk mendukung tugas kesekretariatan Dewan Komisaris/Dewan Pengawas. <i>Have a Secretary of BOC/BOT to support the duties of the Secretariate of BOC/BOT.</i>	4	2.593	2.248	87
12	Dewan Komisaris/Dewan Pengawas memiliki Komite Dewan Pengawas yang efektif. <i>BOC/BOT have effective BOT committees</i>	5	2.437	1.730	71
JUMLAH		43	35.000	26.281	75,09
TOTAL		43	35.000	26.281	75,09

Gambaran skor hasil asesmen GCG untuk Dewan Komisaris tahun 2013 oleh *Self Assessment* adalah:

*Overview of the results of the assessment scores of GCG
for the BOC in 2013 by Self Assessment are as follow:*

NO.	Indikator	Σ Parameter	Bobot	Skor	Capaian %
NO.	Indicator	Σ Parameter	Weight	Score	Achievement %
1	Melaksanakan program pelatihan/pembelajaran secara berkelanjutan. <i>Implement training/learning programs on a continual basis.</i>	2	1.348	0.562	41.69
2	Melakukan pembagian tugas, wewenang dan tanggung jawab secara jelas serta menetapkan faktor-faktor yang dibutuhkan untuk mendukung pelaksanaan tugas Dewan Komisaris/Dewan Pengawas. <i>Distribute duties, authorities and responsibilities clearly and establish the factors that are needed to support the implementation of the duties of the Board of Commissioners/Board of Trustees.</i>	4	2.127	1.635	77
3	Memberikan persetujuan atas rancangan RJPP dan RKAP yang disampaikan Direksi. <i>Give approval on CSP and CBP submitted by the BOD.</i>	2	2.904	2.289	79
4	Memberikan arahan terhadap Direksi atas implementasi rencana dan kebijakan perusahaan. <i>Provide direction to the Board of Directors on the implementation of plans and policies of the company.</i>	9	9.593	7.416	77
5	Melaksanakan pengawasan terhadap Direksi atas implementasi rencana dan kebijakan perusahaan. <i>Carry out supervision to the Board of Directors on the implementation of plans and policies of the company.</i>	6	6.479	5.057	78
6	Melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan pengelolaan anak perusahaan/perusahaan patungan. <i>Supervise the implementation of management policies of subsidiaries/joint ventures.</i>	2	1.504	1.060	70
7	Berperan dalam pencalonan anggota Direksi, menilai kinerja Direksi (individu dan kolegial) dan mengusulkan tantiem/incentif kinerja sesuai ketentuan yang berlaku dan mempertimbangkan kinerja Direksi. <i>Play a role in the nomination of members of the Board of Directors, the Board of Directors performance assessment (individual and collegial) and proposes bonus/incentives in accordance with applicable provisions and considering the performance of the Directors.</i>	3	2.437	1.605	66

NO.	Indikator	Σ Parameter	Bobot	Skor	Capaian %
NO.	Indicator	Σ Parameter	Weight	Score	Achievement %
8	Dewan Komisaris/Dewan Pengawas melakukan tindakan terhadap potensi benturan kepentingan yang menyangkut dirinya. <i>Board of Commissioners/Board of Trustees take action against potential conflicts of interest concerning himself / herself.</i>	1	0.571	0.383	67.00
9	Dewan Komisaris/dewan Pengawas memantau dan memastikan penerapan GCG secara efektif dan berkelanjutan. <i>BOC/BOT supervise and make sure the implementation of GCG were done effectively and sustainably.</i>	2	1.659	1.295	78.03
10	Menyelenggarakan rapat Dewan Komisaris/Dewan Pengawas yang efektif dan menghadiri rapat Dewan Komisaris/Dewan Pengawas sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. <i>Manage the meetings of the Board of Commissioners/Board of Trustees effectively and attended board meetings/Board of Supervisors in accordance with statutory provisions.</i>	3	1.348	1.348	100.00
11	Memiliki Sekretaris Dewan Komisaris/Dewan Pengawas untuk mendukung tugas kesekretariatan Dewan Komisaris/Dewan Pengawas. <i>Having BoC Secretary/Board of Supervisors in support of secretarial duties of the Board of Commissioners/Board of Trustees.</i>	4	2.593	2.593	100
12	Dewan Komisaris/Dewan Pengawas memiliki Komite Dewan Komisaris/Dewan Pengawas yang efektif. <i>Board of Commissioners/Board of Supervisors has a committee/committees of the Board of Commissioners/Board of Trustees which is effective.</i>	2.593	2.593	100	
JUMLAH		43	35.000	27.545	78.70
TOTAL		43	35.000	27.545	78.70

Hasil Assessment atas Kinerja Direksi

Peran Direksi dalam penerapan GCG secara umum sudah BAIK, hal ini terlihat dari skor asesment berikut ini.

Skor untuk hasil assessment Direksi tahun 2012 oleh BPKP Jawa Barat adalah sebagai berikut:

Assessment results of the Directors Performance

The role of the Board of Directors in the implementation of GCG in general is GOOD, this can be seen from the following asesment scores.

Scores for the results of the assessment of BOD by CDPD West Java in 2012 are as follows:

No.	Indikator	Σ Parameter	Bobot	Skor	Capaian %					
					No.	Indicator	Σ Parameter	Weight	Score	Achievement %
1	Direksi memiliki pengenalan dan pelatihan/pembelajaran serta melaksanakan program tersebut secara berkelanjutan. <i>Directors have an introductory and training/learning and executing the program on an ongoing basis.</i>	2	1.348	0.955	71					
2	Direksi melakukan pembagian tugas/fungsi, wewenang dan tanggung jawab secara jelas. <i>Directors deploy the distribution of tasks/functions, authorities and responsibilities clearly.</i>	3	1.867	1.244	67					
3	Direksi menyusun perencanaan perusahaan. <i>Directors prepare corporate planning.</i>	5	4.044	3.119	77					
4	Direksi berperan dalam pemenuhan target kinerja perusahaan. <i>Directors play a role in the fulfillment of corporate target</i>	11	8.089	5.512	68					
5	Direksi melaksanakan pengendalian operasional dan keuangan terhadap implementasi rencana dan kebijakan perusahaan. <i>Directors implement the operational and financial control over the implementation of plans and policies of the company.</i>	4	3.266	2.178	67					
6	Direksi melaksanakan pengurusan perusahaan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan anggaran dasar. <i>Directors carry out the management of the company in compliance with applicable laws and statutes.</i>	2	0.778	0.584	75					
7	Direksi melakukan hubungan yang bernilai tambah bagi pengusaha dan stakeholders. <i>Directors do value-added relationships for entrepreneurs and stakeholders.</i>	8	6.689	4.940	74					
8	Direksi memonitor dan mengelola potensi benturan kepentingan anggota Direksi dan manajemen di bawah direksi. <i>Directors monitor and manage potential conflicts of interest of members of the Board of Directors and management under control of the directors.</i>	2	1.089	0.739	68					

NO.	Indikator	Σ Parameter	Bobot	Skor	Capaian %
NO.	Indicator	Σ Parameter	Weight	Score	Achievement %
9	Direksi memastikan perusahaan melakukan keterbukaan informasi dan komunikasi sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan penyampaian informasi kepada Dewan Komisaris/Dewan Pengawas dan Pemegang Saham tepat waktu. <i>The Board of Directors ensures the company disclosure of appropriate information and communications in accordance with the applicable laws and regulations and on-time delivery of information to the Board/Supervisory Board and Shareholders.</i>	2	1.089	0.988	91
10	Direksi menyelenggarakan rapat Direksi dan menghadiri rapat Dewan Komisaris sesuai dengan ketentuan Perundang-undangan. <i>The Board of Directors held the BOD meetings and attend the BOC-BOD meetings and attend board meetings in accordance with the provisions of legislation.</i>	5	1.556	1.284	83
11	Direksi wajib menyelenggarakan pengawasan intern yang berkualitas dan efektif. <i>The Board of Directors shall conduct a good quality and effective of internal control.</i>	3	1.711	1.323	77
12	Direksi menyelenggarakan fungsi sekretaris perusahaan yang berkualitas dan efektif. <i>The Board of Directors held a qualified and effective functions of the Corporate Secretary.</i>	5	2.437	1.730	71
13	Direksi menyelenggarakan RUPS Tahunan dan RUPS lainnya sesuai peraturan perundang-undangan. <i>Directors held the Annual General Meeting of Shareholders (GMS) and other GMS in accordance with the applicable laws and regulations.</i>	2	2.022	1.517	75
JUMLAH		52	35.000	25.434	72.67
TOTAL		52	35.000	25.434	72.67

Gambaran skor untuk hasil asesmen Direksi tahun 2013 oleh Self Assessment adalah:

The scores for assessment outcome for Directors in 2013 by Self Assessment are:

NO.	Indikator	Σ Parameter	Bobot	Skor	Capaian %
NO.	Indicator	Σ Parameter	Weight	Score	Achievement %
1	Direksi memiliki pengenalan dan pelatihan/pembelajaran serta melaksanakan program tersebut secara berkelanjutan. <i>Directors have an introductory and training/learning and executing the program on a continual.</i>	2	1.089	0.841	77.25
2	Direksi melakukan pembagian tugas/fungsi, wewenang dan tanggung jawab secara jelas. <i>Directors distribute tasks/functions, authorities, and responsibilities clearly.</i>	3	1.867	1.711	91.66
3	Direksi menyusun perencanaan perusahaan. <i>Directors prepare corporate planning.</i>	5	4.044	2.810	69.49
4	Direksi berperan dalam pemenuhan target kinerja perusahaan. <i>Directors play a role in the fulfillment of corporate performance targets.</i>	11	8.089	6.315	78.06
5	Direksi melaksanakan pengendalian operasional dan keuangan terhadap implementasi rencana dan kebijakan perusahaan. <i>Directors implement operational and financial control over the implementation of plans and policies of the company.</i>	4	3.266	2.760	84.52
6	Direksi melaksanakan pengurusan perusahaan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan anggaran dasar. <i>Directors carry out the management of the company in compliance with applicable laws and statutes.</i>	2	0.778	0.623	80.01
7	Direksi melakukan hubungan yang bernalih tambah bagi pengusaha dan stakeholders. <i>Directors do value-added relationships for entrepreneurs and stakeholders.</i>	8	6.689	5.786	86.50
8	Direksi memonitor dan mengelola potensi benturan kepentingan anggota Direksi dan manajemen di bawah direksi. <i>Directors monitor and manage potential conflicts of interest of members of the Board of Directors and management under control of the directors.</i>	2	1.089	0.974	89.43
9	Direksi memastikan perusahaan melakukan keterbukaan informasi dan komunikasi sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan penyampaian informasi kepada Dewan Komisaris/Dewan Pengawas dan Pemegang Saham tepat waktu. <i>The Board of Directors ensures the company disclosure of appropriate information and communications in accordance with applicable laws and regulations and on-time delivery of information to the Board/Supervisory Board and Shareholders.</i>	2	1.089	1.089	100.00

NO.	Indikator	Σ Parameter	Bobot	Skor	Capaian %
NO.	Indicator	Σ Parameter	Weight	Score	Achievement %
10	Direksi menyelenggarakan rapat Direksi dan menghadiri rapat Dewan Komisaris sesuai dengan ketentuan Perundang-undangan. <i>The Board of Directors held BOD meetings and attend BOC/BOD meetings and attend board meetings in accordance with the provisions of legislation.</i>	5	1.556	1.284	83
11	Direksi wajib menyelenggarakan pengawasan intern yang berkualitas dan efektif. <i>The Board of Directors shall conduct a quality and effective internal control.</i>	3	1.711	1.379	80.60
12	Direksi menyelenggarakan fungsi sekretaris perusahaan yang berkualitas dan efektif. <i>The Board of Directors held a qualified and effective functions of the Corporate Secretary.</i>	2	2.022	1.517	75.00
JUMLAH		52	35.000	29.035	82.96
TOTAL		52	35.000	29.035	82.96

I. KOMITE DEWAN KOMISARIS

Mengacu pada Peraturan Menteri Negara BUMN Nomor: PER-12/MBU/2012 pasal 2 tentang organ pendukung Dewan Komisaris BUMN dan Board Manual PT KAI (Persero), Perseroan membentuk Komite dewan Komisaris. Komite Dewan Komisaris meliputi Komite Audit, Sekretariat Dewan Komisaris, dan Komite Pemantau Manajemen Risiko.

KOMITE AUDIT

1. Dasar Pembentukan Komite Audit

Pembentukan Komite Audit mengacu pada Undang-Undang No. 19 tahun 2003 pasal 70 tentang BUMN, yang menyebutkan bahwa Komisaris dan Dewan Pengawas BUMN wajib membentuk Komite Audit. Selanjutnya pembentukan Komite Audit diatur dalam Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER-05/MBU/2006 tanggal 20 Desember 2006 yang diperbarui dalam Peraturan Menteri BUMN No. PER-12/MBU/2012 tanggal 24 Agustus 2012. Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah membentuk Komite Audit yang bertugas sebagai fasilitator bagi komisaris, untuk memastikan bahwa struktur pengendalian internal perusahaan telah dilaksanakan dengan baik, pelaksanaan audit internal maupun eksternal telah dilaksanakan sesuai dengan standar auditing yang berlaku, serta tindak lanjut hasil audit telah dilaksanakan oleh manajemen.

I. Board of Commissioners

Refers to regulation of the Minister of SOE PER-12/MBU/2012 article 2 which supporting committees of the BOC and Manual Board of PT KAI (Persero). Committees of the Board of Commissioners include the Audit Committee, the Secretariate of the Board of Commissioners, and Risk Management Oversight Committee.

AUDIT COMMITTEE

1. Basis for Establishing the Audit Committee

Establishment of the Audit Committee refers to Law No. 19 of 2003 Article 70 concerning SOE, which states that the BOC and the Board of Trustees of the SOE shall establish an Audit Commitee. Furthermore, the establishment of the Audit Committee is regulated in the State Minister of SOE decree No. PER-05/MBU/2006 dated December 20, 2006 which was updated in the State Minister of SOE decree No. PER-12/MBU/2012 dated August 24, 2012. Board of Commissioners of PT Kereta Api Indonesia (Persero) has established an Audit Committee who served as facilitator for the commissioners, to ensure that the company's internal control structure has been implemented, the implementation of internal and external audit has been conducted in accordance with applicable auditing standards, as well as the follow-up of the audit results have been implemented by management.

2. Pengangkatan dan Pemberhentian Komite Audit
Pengangkatan dan pemberhentian anggota Komite Audit PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengacu pada Peraturan Menteri BUMN No. PER-12/MBU/2012 tanggal 24 Agustus 2012, yang menyatakan bahwa Ketua dan Anggota Komite Audit diangkat dan diberhentikan oleh Dewan Komisaris dan dilaporkan kepada RUPS. Anggota Komite Audit yang berasal dari Anggota Dewan Komisaris, berhenti dengan sendirinya bila masa jabatannya sebagai Anggota Dewan Komisaris berakhir. Apabila terdapat anggota Dewan Komisaris yang menjabat sebagai Ketua Komite Audit berhenti sebagai anggota Dewan Komisaris, maka Ketua Komite Audit wajib diganti oleh anggota Dewan Komisaris lainnya dalam waktu paling lambat 30 (tiga puluh) hari.

3. Komposisi Komite Audit

Berdasarkan Peraturan Menteri BUMN Nomor PER-12/MBU/2012, masa jabatan Komite Audit yang bukan merupakan anggota Dewan Komisaris Perusahaan paling lama 3 tahun dan dapat diperpanjang satu kali selama 2 tahun masa jabatan. Sesuai dengan board manual PT Kereta Api Indonesia (Persero), komite audit terdiri dari sekurang-kurangnya 3 orang anggota, terdiri dari satu orang anggota komisaris dan dua orang ahli dengan berbagai keahlian, pengalaman, dan kualitas lain yang dibutuhkan, yang bukan merupakan karyawan perusahaan. Komposisi anggota komite audit berdasarkan keputusan Dewan Komisaris. Dekom PT KAI (Persero) No. SK/3.5/KA.4/KOM/VIII/2013 tanggal 27 Agustus 2013 dan SK Dekom PT KAI (Persero) No. SK/3.4/KA.4/KOM/XII/2011 Tgl 30 Desember 2011 terdiri dari:

- a. orang anggota Dewan Komisaris sebagai Ketua Komite Audit.
- b. orang dari luar perusahaan (*independen*) sebagai anggota Komite Audit.

2. Appointment and Dismissal of Audit Committee

The appointment and dismissal of members of the Audit Committee of PT Kereta Api Indonesia (Persero) refers to the State Minister of SOE decree No. PER-12/MBU/2012 dated August 24, 2012, which states that the Chairman and Member of the Audit Committee shall be appointed and dismissed by the Board of Commissioners and reported to the General Meeting of Shareholders. Audit Committee members from the Board of Commissioners, will automatically terminated when his tenure as a Member of the Board of Commissioners ended. If there are members of the Board of Commissioners who served as Chairman of the Audit Committee ceases to be a member of the Board of Commissioners, the Chairman of the Audit Committee shall be replace him/her by the other members of the Board of Commissioners no later than 30 (thirty) days.

3. Composition of Audit Committee

Under teh State Minister of SOE decree No. PER-12MBU/2012, the assignment period of the Audit Committee who is not a member of the Board of Commissioners of the Company shall be no longer than 3 years and may be extended one time for 2-year term. In accordance with the Board Manual of PT Kereta Api Indonesia (Persero), an audit committee comprised of at least three members, comprised of one commissioner and two experts with different expertise, experience, and other qualities needed, which is not an employee of the company. The composition of the Audit Committe members based on the letter of the Board of Commissioners of PT KAI (Persero) No. SK/3.5/KA.4/KOM/VIII/2013 dated August 27, 2013 and Dekom SK PT KAI (Persero) No. SK/3.4/KA.4/KOM/XII/2011 dated December 30, 2011 consisted of:

- a. member of the Board of Commissioners as Chairman of the Audit Committee.
- b. people from outside the company (*independent*) as a member of the Audit Committee.

Nama	Jabatan
Nama	Jabatan
Martinus Suwarsono*)	Anggota Dewan Komisaris Sebagai Ketua <i>Member of BOC as Chairman</i>
Abi Kusno**))	Anggota Dewan Komisaris Sebagai Ketua <i>Member of BOC as Chairman</i>
Meindy Mursal	Independen Sebagai Anggota <i>Independent as Member</i>
Koesnadi Pribadi	Independen Sebagai Anggota <i>Independent as Member</i>

*) Berhenti sebagai ketua Komite Audit tanggal 31 Agustus 2013.

**) Diangkat sebagai Ketua Komite Audit tanggal 1 September 2013.

4. Kualifikasi Pendidikan dan Kompetensi Anggota Komite Audit

Seluruh anggota komite audit harus memiliki integritas yang baik, pengetahuan serta pengalaman kerja yang cukup di bidang pengawasan/pemeriksaan dan bidang-bidang lainnya yang dianggap perlu, sehingga dapat melaksanakan fungsinya dengan baik. Kualifikasi tersebut meliputi:

- a. Memiliki integritas yang baik serta kemampuan, pengetahuan, dan latar belakang pengalaman kerja yang memadai.
- b. Sekurang-kurangnya salah seorang anggota Komite Audit harus memiliki latar belakang pendidikan dan pengalaman dalam bidang akuntansi atau keuangan.
- c. Memiliki reputasi yang baik, seperti tidak pernah dihukum karena melakukan tindak pidana, tidak pernah dinyatakan pailit maupun dalam pengampuan, tidak pernah dinyatakan bersalah yang menyebabkan perusahaan yang pernah atau sedang dipimpinnya dinyatakan pailit, tidak pernah diberhentikan dengan tidak hormat dari suatu pekerjaan.
- d. Memiliki sikap independen.
- e. Memiliki komitmen untuk memberikan dedikasi waktu dan tenaga bagi pelaksanaan tugas Komite Audit.
- f. Mampu berkomunikasi secara efektif dan memiliki kemampuan untuk memberikan saran dan pandangan yang konstruktif.

Kualifikasi pendidikan dan kompetensi anggota Komite Audit PT KAI (Persero) dapat dilihat pada profil berikut:

*) Quit as chairman of the Audit Committee dated August 31, 2013.

**) Appointed as Chairman of the Audit Committee on September 1, 2013.

4. Academic Qualifications and Competence of the Audit Committee Members

All members of the audit committee must have good integrity, knowledge and sufficient work experience in the field of supervision/inspection and other areas as may be necessary, so that it can carry out its functions properly. The qualifications include:

- a. Have integrity as well as ability, knowledge, and sufficient background work experience.
- b. At least one member of the Audit Committee should have the academic background and experience in accounting or finance.
- c. It has a good reputation, such as has not been adjudicated as guilty of criminal acts, was never insolvent or in guardianship, have never been convicted of causing enterprises he has ever led or been leading disclosed and led to bankruptcy, never stopped with no respect from a job.
- d. Owning an independent attitude.
- e. Having the commitment to dedicate his/her time and energy for the performance of the Audit Committee.
- f. Able to communicate effectively and have the ability to provide constructive suggestions and insights.

Academic qualifications and competence of members of the Audit Committee of PT KAI (Persero) can be seen in the following profiles:

Profil Martinus Suwarsono

Menjabat sebagai Komisaris sejak tahun 2008. Sebelumnya menjabat sebagai Direktur Pengawasan Badan Usaha Jasa Perhubungan, Pariwisata, Kawasan Industri, dan Jasa lainnya pada Deputi Bidang Akuntan Negara BPKP. Kepala Perwakilan BPKP Propinsi Bengkulu, Direktur Hambatan Kelancaran Pembangunan pada Deputi Bidang Investigasi BPKP, Kepala Perwakilan BPKP Propinsi Nusa Tenggara Timur di Kupang, dan Kepala Bidang Investigasi Perwakilan BPKP Propinsi Yogyakarta.

Lahir di Yogyakarta 20 Mei 1948, dan menyelesaikan Diploma IV di Sekolah Tinggi Akuntansi Negara (STAN) di Jakarta tahun 1983. Beberapa penghargaan telah diraihnya, diantaranya memperoleh Satya Lencana 30 tahun, Best Execititive dari ASEAN Programme Consultany Indonesian Consortium, Satya Lencana 20 tahun, dan Direktur Jenderal Pajak dalam memasyarakatkan sistem perpajakan.

Profil Abi Kusno

Lahir di Situbondo, Jawa Timur tahun 1951. Lulus dari Sesko ABRI tahun 1996 dan meraih gelar Mayjen pada tahun 2006. Memperoleh berbagai penghargaan di antaranya: Satyalancana Seroja, Satyalancana Kesetiaan VIII, Satyalancana Raksma Darma, Satyalancana Kesetiaan XXIV, Satyalancana Kartika Eka Paksi Nararya, dan Bintang Yudha Dharma Nararya. Pernah menjabat sebagai Asops Kasdivif-1 tahun 1997, Aslog Kasdam- IX/UDY tahun 1998, Paban-II/Bekum Slog TNI tahun 2000, Kababek dan TNI tahun 2004, dan Aslog Kasum TNI tahun 2006.

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. KEP-84/MBU/2010 Abi Kusno diangkat sebagai Anggota Dewan Komisaris Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia sejak tahun 2010 hingga sekarang.

Profile of Martinus Suwarsono

He has served as Commissioner since 2008. Previously served as Director of Supervision for Business Entities in Transportation Services, Tourism, Industrial Estates and Related Services, under the Deputy of the State Accountant CDPD. Chief CDPD Representative of the Province of Bengkulu, Director of Development Smoothness Constraints under the CDPD Deputy of Investigation, Chief Representative CDPD East Nusa Tenggara Kupang, and Head of Representative Investigation CDPD Yogyakarta Province.

Born in Yogyakarta May 20, 1948, and completed the High School Diploma IV in Accounting (STAN) in Jakarta in 1983. Several awards have been achieved, including obtaining Medal 30 years, Best Executive of ASEAN Programme Consultancy Indonesian Consortium, Medal 20 years, and Director General of Taxation in socializing the tax system.

Profile of Abi Kusno

Born in Situbondo, East Java in 1951. Graduated from Sesko Armed Forces in 1996 and earned a Major General in 2006. Acquiring numerous awards including: Satyalancana Seroja, Satyalancana Kesetiaan VIII, Satyalancana Raksma Darma, Satyalancana Kesetiaan XXIV, Satyalancana Kartika Eka Axis Nararya, and Bintang Yudha Dharma Nararya. Has been as Asops Kasdivif-1 in 1997, Aslog Kasdam-IX/UDY in 1998, Paban-II/Bekum Slog TNI in 2000, Kababek and TNI in 2004, and Aslog Kasum TNI in 2006.

Based on the Decree of the State Minister for State-Owned Enterprises No.. Abi KEP-84/MBU/2010 Kusno appointed as a Member of the Board of Commissioners of the Company (Persero) PT Kereta Api Indonesia since 2010 until now.

Profil Meindy Mursal

Saat ini beliau juga menjabat sebagai fasilitator pelatihan akuntansi/audit keuangan negara bagi masyarakat, pegawai BUMN/Pemda, Komisaris independen PT BPR Timika Dinamika Sarana, dan Dosen Luar Biasa pada berbagai Lembaga Pendidikan Tinggi D3/S1/S2, terakhir pada FISIP Universitas Katolik Parahyangan. Meindy Mursal lulus D4 Akutansi dari Universitas Parahyangan Bandung dan melanjutkan gelar S2 Prodi Administrasi dan Kebijakan Business di Universitas Parahyangan.

Profil Koesnadi Pribadi

Beliau pernah menjadi Perwakilan BPKP Propensi Jawa Barat, terakhir sebagai Auditor Ahli Muda dan sebagai PKWT (Pegawai Kontrak Waktu Tertentu) Satuan Pengawasan Intern di PT KAI (Persero). Koesnadi meraih gelar Sarjana Ekonomi Akuntasi dari STIE INABA Bandung.

Profile of Meindy Mursal

Currently he also serves as a training facilitator accounting/auditing state finances for the community, employees of state/local government, independent commissioner of PT BPR Timika Dynamics Facility, and the Outstanding Lecturer at Higher Education Institutions D3/S1/S2, last on FISIP Parahyangan Catholic University. MEINDY Mursal graduated Diploma in Accounting from the University of London and continued his study on the Business Administration and Policy at the University of Parahyangan.

Profile of Koesnadi Pribadi

He had been a Representative of CDPD West Java Province, previously served as an auditor and as PKWT Junior Expert (Limited Time Employment Contract) at Internal Audit Unit of PT. KAI (Persero). Koesnadi holds a Bachelor of Economics in Accounting from Inaba STIE Bandung.

**Analisis dan Pembahasan
Manajemen**

*Analysis & Managerial
Discussion*

**Laporan Anak Perusahaan
Subsidiaries Report**

**Prospek Usaha dan
Strategi Perusahaan**

*Business Prospects and
Corporate Strategy*

**Tinjauan Keuangan
Financial Review**

**Tata Kelola Perusahaan
Good Corporate Governance**

**Laporan Bisnis
Pendukung**
*Supporting Business
Report*



5. Independensi Komite Audit

Persyaratan bagi anggota Komite Audit PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah independensi, integritas, dan bekerja secara profesional dengan rasa tanggung jawab. Kriteria independensi yang ditetapkan adalah:

- a. Komite Audit harus bebas dari pengaruh Direksi, SPI, Akuntan Publik, dan dengan demikian hanya bertanggung jawab kepada Dewan Komisaris.
- b. Tidak memiliki hubungan keluarga sedarah hingga derajat ketiga baik menurut garis lurus ataupun perwakilan dengan Komisaris dan Anggota Direksi.
- c. Bukan merupakan pemegang saham, Komisaris, Direktur atau karyawan dari perusahaan yang memiliki hubungan afiliasi, keuangan maupun bisnis dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero).
- d. Tidak mempunyai kepentingan/keterkaitan pribadi yang dapat menimbulkan konflik kepentingan terhadap perusahaan.
- e. Bukan merupakan karyawan kunci perusahaan selama 1 (satu) tahun terakhir.
- f. Menandatangi Surat Pernyataan Independen di atas kertas bermeterai yang harus diperbarui setahun sekali.

6. Pedoman Kerja Komite Audit

Pedoman Kerja Komite Audit PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengacu pada Peraturan Menteri BUMN nomor: PER-12/MBU/2012 tentang Organ Pendukung Dewan Komisaris/Dewan Pengawas Badan Usaha Milik Negara, dan diatur dalam pedoman Kerja Komite Audit (*Audit Committee Charter*) No. 01/KA/DEKOM/KAI/I/2013. Pedoman kerja ini berguna bagi dewan komisaris, direksi, serta organ lainnya yang ada di perusahaan, sehingga semua pihak dapat terhindar dari benturan kepentingan. Tata cara dan prosedur kerja mencakup:

- a. Pengawasan terhadap pelaporan keuangan.
- b. Pengawasan terhadap *auditing process*.
- c. Pengawasan terhadap pengendalian *intern*.
- d. Pengawasan terhadap implementasi *corporate governance*.

5. Independence of Audit Committee

The requirements for members of the Audit Committee of PT Kereta Api Indonesia (Persero) is the independence, integrity, and work professionally with a sense of responsibility. Independence criteria set are:

- a. The Audit Committee should be free from the influence of the Board of Directors, SPI, Certified Public Accountants, and thus only responsible to the Board of Commissioners.
- b. Do not have family relationship to the third degree either by a straight line or a representative to the Commissioner and Member of the Board of Directors.
- c. Not a shareholder, Commissioner, Director or employee of a company that has an affiliate relationship, financial or business with PT Kereta Api Indonesia (Persero).
- d. Have no interest/personal relationship that may pose a conflict of interest against the company.
- e. Not a key employee of the company for 1 (one) current year.
- f. Signing independent statement on a stamped paper that should updated once a year.

6. Guidelines for Audit Committee

Guidelines for Audit Committee of PT Kereta Api Indonesia refers to the Minister of SOEs numbers: PER-12/MBU/2012 on Organ Support BOC/Board of Trustees for State Owned Enterprises, and is set in the guidelines of the Audit Committee (*Audit Committee Charter*) No. 01/KA/DEKOM/KAI/I/2013. This work is useful guidelines for the board of directors, as well as other organs in the company, so that all parties can avoid from conflicts of interest. Procedures and work procedures include:

- a. Controlling over financial reporting.
- b. Controlling of the auditing process.
- c. Controlling of the internal control.
- d. Controlling of the implementation of corporate governance

7. Tugas dan Tanggung Jawab Komite Audit

Komite Audit bersifat mandiri baik dalam pelaksanaan tugasnya maupun dalam pelaporan, dan bertanggung jawab langsung kepada Dewan Komisaris. Berikut adalah tugas Komite Audit PT Kereta Api Indonesia (Persero):

- a. Membantu Dewan Komisaris untuk memastikan efektifitas sistem pengendalian intern dan efektifitas pelaksanaan tugas *external auditor* dan *internal auditor*.
- b. Menilai pelaksanaan kegiatan serta hasil audit yang dilaksanakan oleh Satuan Pengawasan Intern maupun auditor eksternal.
- c. Memberikan rekomendasi mengenai penyempurnaan sistem pengendalian manajemen serta pelaksanaannya.
- d. Memastikan telah mendapat prosedur evaluasi yang memuaskan terhadap segala informasi yang dikeluarkan.
- e. Melakukan identifikasi hal-hal yang memerlukan perhatian Dewan Komisaris serta tugas-tugas lainnya yang diberikan oleh Dewan Komisaris sepanjang masih dalam lingkup tugas dan kewajiban Dewan Komisaris berdasarkan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

8. Wewenang Komite Audit

Untuk melakukan tugas dan tanggung jawabnya, Komite Audit diberikan kewenangan sebagai berikut:

- a. Komite Audit dapat mengakses dokumen, data dan informasi tentang karyawan, dana, aset serta sumber daya lainnya milik perusahaan yang diperlukan baik dari Direksi, pejabat dan karyawan, maupun pihak eksternal perusahaan.
- b. Melalui Dewan Komisaris, dapat meminta kehadiran Direksi, pejabat, karyawan maupun akuntan publik/auditor eksternal dalam rapat komite audit.
- c. Bila diperlukan, dapat meminta masukan, penjelasan dan pendapat profesional baik dari pihak intern perusahaan maupun dari pihak ketiga.
- d. Bila diperlukan, melalui Dewan Komisaris dapat meminta pihak eksternal maupun intern untuk melakukan audit investigasi.

7. Duties and Responsibilities of the Audit Committee

Audit Committee are independent both in performing of his duties or in reporting, and was directly responsible to the Board of Commissioners. Here is the task of the Audit Committee of PT Kereta Api Indonesia (Persero):

- a. *Assist the Board of Commissioners to ensure effectiveness of internal control system and the effectivity of the performance of the external auditor and the internal auditor.*
- b. *Evaluating the implementation of the activities and results of the audit conducted by the Surveillance Unit Intern or external auditors.*
- c. *Provide recommendations regarding the management and execution of the operating system implementation.*
- d. *Keeps getting a satisfactory evaluation procedures for all information released.*
- e. *Doing the identification of matters that require the attention of the Board of Commissioners and other tasks assigned by the Board of Commissioners is still within the scope of the duties and obligations of the Board of Commissioners under the provisions of legislation in place.*

8. Authority at Audit Committee

To performs its duties and responsibilities, the Audit Committee is given authorities as follows:

- a. *The Audit Committee can access documents, data and information about employees, funds, assets and other resources the company needed both of Directors, officers and employees, and external parties.*
- b. *Through the Board of Commissioners, may request the presence of the Board of Directors, officers, employees and public accounting/external auditors in the audit committee meeting.*
- c. *If necessary, can ask for feedback, clarification and professional opinions from both internal and third-party companies.*
- d. *When required, through the Board of Commissioners may ask the external and internal audit to conduct investigations.*

- e. Memberi pendapat dan rekomendasi dalam pemilihan kepala SPI (Satuan Pengawasan Intern).
 - f. Memberi pendapat dan rekomendasi dalam penetapan Auditor Eksternal.
9. Program Kerja dan Realisasi Kerja Komite Audit Tahun 2013.

Selama tahun 2013 Komite Audit telah melaksanakan program kerja yaitu:

- a. Umum
Menyusun program Kerja Komite Audit tahun 2013 dan laporan realisasinya, serta kegiatan dukungan untuk meningkatkan efektifitas pelaksanaan tugas Komite Audit. Diantaranya adalah finalisasi penyusunan Draft Revisi Pedoman Kerja Komite Audit, juga telah menyiapkan Kerangka Acuan Kerja dalam penyelenggaraan Workshop Upaya Pengamanan Pendapatan dan Aset Non Produksi yang diikuti oleh beberapa unit kerja Perusahaan, serta mengikuti seminar/workshop untuk meningkatkan pengetahuan dan kompetensi Komite Audit.
- b. Pengawasan Terhadap Pelaporan Keuangan
Melakukan evaluasi atas Laporan Keuangan *Unaudited* tahun buku 2012 dan Draft Laporan Keuangan Triwulanan/Semesteran tahun 2013, termasuk keandalan Sistem Informasi Akuntansinya dan penerapan PSAK "Baru" (konvergensi IFRS), disamping itu melakukan evaluasi terhadap Progres Implementasi SAP-FICO.
- c. Pengawasan Terhadap Auditing Proses yang Berhubungan Dengan SPI.
Melakukan pertemuan secara berkala dengan SPI dalam rangka pengawasan atas progress kegiatan SPI, meliputi monitoring tindak lanjut temuan hasil audit Auditor Eksternal dan SPI, evaluasi atas upaya peningkatan mutu hasil Audit SPI, relisasi PKAT 2013 serta usulan PKAT 2014.
- d. Pengawasan terhadap *Auditing Process* yang berhubungan dengan Auditor Eksternal/KAP.
Melakukan evaluasi atas TOR Pengadaan Jasa Audit Laporan Keuangan Tahun Buku 2013 serta supervisi atas progress pelaksanaan audit Laporan Keuangan tahun 2012 dan pelaksanaan Audit Intern Laporan Keuangan per 30 September 2013.

- e. *Giving opinions and advice in the selection of the head of Internal Audit (Internal Audit).*
- f. *Giving opinions and recommendations of the External Auditor determination.*

9. *Working Program and Working Realization of the Audit Committee in 2013*

During the year 2013 the Audit Committee has carried out the work program are:

- a. *General*
Put together a program of the Audit Committee in 2013 and reports its realization, as well as support activities to improve the effectiveness of the Audit Committee duties. Among them is the finalization of the Draft Revised Guidelines for the preparation of the Audit Committee, has also prepared the Terms of Reference in the Workshop Efforts Security Income and Assets Non-Production followed by several units of the Company's working, and attending seminars/workshops to improve the knowledge and competence of the Audit Committee.
- b. *Supervision of Financial Reporting*
Evaluating the Financial Statements Unaudited fiscal year 2012 and Draft Financial Statements Quarterly/Semester of 2013, including the reliability of the accounting information system and the adoption of SFAS "New" (IFRS convergence), in addition to evaluating the progress of implementation of SAP-FICO.
- c. *Supervision of Auditing Processes Associated With SPI.*
Conduct regular meetings with SPI in order to supervise the progress of SPI activities, including follow-up monitoring of the audit findings of the External Auditor and SPI, evaluation of efforts to improve the quality of audit results SPI, relisasi PKAT 2013 and proposed PKAT 2014.
- d. *Oversight of the Auditing Process associated with the External Auditor/KAP.*
To evaluate the TOR Procurement Audit of Financial Statements Financial Year 2013 as well as supervision over the progress of the audit of Financial Statements in 2012 and the implementation of Internal Audit of Financial Statements as at 30 September 2013.

- e. Pengawasan terhadap **Internal Control**.
Melakukan evaluasi atas TOR Pengadaan Jasa Audit Laporan Keuangan Tahun Buku 2013 serta supervisi atas progres pelaksanaan audit Laporan Keuangan tahun 2012 dan pelaksanaan Audit Intern Laporan Keuangan per 30 September 2013.
- f. Pengawasan terhadap Implementasi GCG (Good Corporate Governance).
Melakukan Monitoring dan Tindak Lanjut Hasil Assessment Penerapan GCG.
- g. Penugasan Bersifat Khusus dari Dewan Komisaris.
Melaksanakan beberapa penugasan berupa: monitoring atas beberapa kegiatan, supervisi audit SPI yang merupakan penugasan atas permintaan Dewan Komisaris, serta kajian atas kegiatan tertentu.

10. Frekuensi Rapat Komite Audit.

Rapat Komite Audit diadakan sesuai dengan kebutuhan dan selama tahun 2013 telah dilaksanakan sebanyak 37 kali.

Rapat Komite Audit terdiri dari Rapat Internal Anggota Komite Audit yang dilaksanakan secara rutin minimal satu kali sebulan dan Rapat Eksternal dengan unit Kerja Perusahaan berdasarkan penugasan dari Dewan Komisaris. Frekuensi kehadiran masing-masing anggota dalam rapat sebagai berikut:

- e. *Supervision to Internal Control.*
Evaluate TOR of service procurement, financial statement 2013 audit, and supervision of the progress of financial statement 2012 audit and performance of financial statement internal audit on September 30, 2013.
- f. *Supervision of the Implementation of GCG (Good Corporate Governance).*
Monitor and Follow-up Results of Assessment Implementation of GCG.
- g. *Special Assignment of the Board of Commissioners.*
Implement some form of assignment: monitoring of multiple activities, supervision of audit SPI which is being commissioned at the request of the Board of Commissioners, as well as a review of certain activities.

10. Frequency of Meetings of the Audit Committee.

Audit Committee Meeting was held in accordance with the requirements and for the year of 2013 has been held 37 times.

Rapat Komite Audit terdiri dari Rapat Internal Anggota Komite Audit yang dilaksanakan secara rutin minimal satu kali sebulan dan Rapat Eksternal dengan unit Kerja Perusahaan berdasarkan penugasan dari Dewan Komisaris. Frekuensi kehadiran masing-masing anggota dalam rapat sebagai berikut:

No	Nama	Jumlah Rapat	Jumlah Kehadiran	%
No	Name	Number Of Meetings	Attendance Frequency	%
1	Martinus Suwasono	23	7	30
2	Abi Kusno	14	14	100
3	Meindy Mursal	37	37	100
4	Koesnadi Pribadi	37	35	95

11. Agenda Rapat

Agenda Rapat Komite Audit selama tahun 2013 sebagai berikut:

11. Agenda Meeting

Audit Committee Meeting Agenda for 2013 as follows:

No	Kegiatan/Materi Rapat
No	Event/Meeting Materials
1	Rapat intern anggota Komite Audit. <i>Internal meeting of Audit Committee members.</i>
2	Perkembangan pelaksanaan kegiatan SPI <i>The progress of Internal Audit activities</i>
3	Perkembangan implementasi SAP. <i>The progress of the SAP implementation.</i>
4	Implementasi IFRS pada Laporan Keuangan PT. KAI (Persero). <i>Implementation of IFRS on the Financial Statements of PT. KAI (Persero).</i>
5	Progres Audit Umum yang dilaksanakan oleh KAP atas Laporan Keuangan PT. KAI (Persero) Tahun Buku 2012. <i>Progress of General Audit conducted by the General Auditing Firm on the Financial Statements of PT. KAI (Persero) Fiscal Year 2012.</i>
6	Ekspose audit investigatif atas pengelolaan aset non produksi Daerah Operasi 4 dan Daerah Operasi 6. <i>Expose of investigative audit on the management of non-railways assets at the Operating Region-4 and Operating Region-6.</i>
7	Permasalahan penyewaan tanah dan bangunan PT. KAI (Persero). <i>Problems of leased land and buildings of PT. KAI (Persero).</i>
8	Pengumpulan data dan informasi tentang pekerjaan prasarana yang dilaksanakan oleh Satker Kemenhub pada kegiatan pengembangan angkutan batubara Divre III Sumatera Selatan. <i>The collection of data and information on the on-going infrastructure works carried out by the MoT's PIU on the coal transport development activities in the Regional Division III South Sumatera.</i>
9	Upaya pengamanan pendapatan dan aset non produksi PT. KAI (Persero). <i>Efforts to secure revenues and non-railways assets of PT. KAI (Persero).</i>
10	Perkembangan pelaksanaan audit umum oleh KAP atas Laporan Keuangan PT. KAI (Persero) tahun buku 2013. <i>The progress of the general audit by the external audit firm on the Financial Statements of PT. KAI (Persero) fiscal year 2013.</i>
11	Progres tindak lanjut atas rekomendasi hasil assessment penerapan GCG tahun 2012. <i>Progress of following up the recommendation of assessment results on the GCG implementation in 2012.</i>
12	Pembahasan program dan realisasi kerja EVP Subsidiary Development PT. KAI (Persero) Tahun 2013. <i>Discussion of the work program and the realization by EVP Subsidiary Development of PT. KAI (Persero) in 2013.</i>
13	Pembahasan program dan realisasi kerja Pusat Hukum PT. KAI (Persero) tahun 2013. <i>Discussion of the work program and the realization by EVP Legal of PT. KAI (Persero) in 2013.</i>

12. Laporan Pelaksanaan Tugas

Laporan pelaksanaan tugas Komite Audit selama tahun 2013 antara lain:

- a. Penelaahan dan penilaian atas pemeriksaan yang dilakukan oleh Auditor Eksternal.
- b. Penelaahan dan penilaian audit dan sistem pengendalian internal.
- c. Penelaahan dan penilaian RKAP dan RKA PKBL 2013.
- d. Penelaahan dan penilaian Laporan Manajemen bulanan, triwulan dan tahunan.

13. Penilaian Kinerja Komite Audit

Evaluasi kinerja Komite Audit dilakukan oleh Dewan Komisaris, baik melalui evaluasi atas laporan yang diterbitkan, tingkat realisasi rapat, maupun aktivitas Komite Audit. Selain itu kinerja Komite Audit dari aspek tata kelola juga dilakukan penilaian oleh pihak eksternal yaitu BPKP perwakilan provinsi Jawa Barat melalui Assessment penerapan GCG.

14. Remunerasi Komite Audit

Mengenai Remunerasi Komite Audit mengacu pada PerMen BUMN nomor:PER-12/MBU/2012 tentang Organ Pendukung Dewan Komisaris/Dewan Pengawas Badan Usaha Milik Negara, yaitu Honorarium Penghasilan Anggota Komite Audit maksimal sebesar 20% (dua puluh persen) dari gaji Direktur Utama perusahaan yaitu Rp. 20.000.000,- dengan ketentuan pajak ditanggung perusahaan dan tidak diperkenankan menerima penghasilan lain selain honorarium tersebut. Anggota Dewan komisaris yang menjadi Ketua Komite Audit tidak diberikan penghasilan tambahan dari jabatan tersebut selain penghasilan sebagai Anggota Dewan komisaris.

12. Reports on Execution of Tasks

Reports on the execution of tasks of the Audit Committee in 2013 include:

- a. *The review and evaluation of the inspections done by External Auditor(s).*
- b. *The review and evaluation of audits and internal control system.*
- c. *The review and evaluation of the company's budget (RKAP) and its partnership program & environmental improvement budget (RKA PKBL) 2013.*
- d. *The review and evaluation of Management Reports on monthly, quarterly, and annual basis.*

13. Evaluation of the Audit Committee Performance

Performance evaluation of the Audit Committee carried out by the Board of Commissioners, through the evaluation of the published reports, the level of meetings realization, and activities of the Audit Committee. Evaluation of the Audit Committee's performance in terms of governance is also done by external party ie. West Java CDPD representation through Assessment of the GCG implementation.

14. Remuneration of Audit Committee

Concerning the Audit Committee Remuneration refers to the ministerial regulation of SOE ID: PER-12/MBU/2012 on Supporting Committee of SOE's BOC/Board of Supervisors, namely remuneration for the Audit Committee Members maximum up to 20% (twenty percent) of the salary of the President Director of the SOE (IDR 20.000.000,-) with income tax obligation borne by the company and they are not allowed to receive any other income from the company. The BOC member, who became the Chief of the Audit Committee was provided with additional income from his/her position as a Member of the BOC.

Komite Manajemen Risiko

Committee of Risk Management



1. Dasar Pembentukan Komite

Komite manajemen risiko PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dibentuk berdasarkan Permen BUMN nomor PER-12/MBU/2012 dan keputusan Dewan Komisaris PT. Kereta Api Indonesia (Persero) nomor : SK.04/DEKOM/PMR/I/1/2013 tanggal 2 Januari 2012 tentang Pengangkat Komite Pemantau Manajemen Risiko. Pembentukan Komite Pemantau Manajemen Risiko Berdasarkan Permen BUMN nomor PER-12/ MBU/2012.

Komite Pemantau Manajemen Risiko harus mampu memberikan rekomendasi dan informasi secara profesional yang independen untuk kepentingan perusahaan dan pemangku kepentingan lainnya.

2. Pengangkatan dan Pemberhentian Komite.

Pengangkatan dan pemberhentian anggota Komite Pemantau Manajemen Risiko PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengacu pada Peraturan Menteri BUMN No. PER-12/MBU/2012 tanggal 24 Agustus 2012, dan

1. Basis for Establishing Committee

Risk management committee of PT Kereta Api Indonesia (Persero) is designed based on ministerial regulation of SOE PER-12/MBU/2012 number and results of Commissioners of PT Kereta Api Indonesia (Persero) number: SK.04/DEKOM/PMR/I/1/2013 date January 2, 2012 on the Appointer of Risk Management Monitoring Committee. Formation of Risk Management Monitoring Committee based on ministerial regulation of SOE No PER-12/MBU/2012 number.

Risk Management Monitoring Committee should be able to provide information and recommendations for independent professionals for the benefit of enterprises and other stakeholders.

2. Appointment and Dismissal of the Committee.

Appointment and Termination of the members of Risk Management Oversight Committee PT Kereta Api Indonesia (Persero) refers to the Ministerial Regulation No. SOE. PER-12/MBU/2012 24 August 2012, and

disahkan dalam keputusan Dewan Komisaris No. SK. 04/DEKOM/PMR/I/1/2013 tentang pengangkatan Komite Pemantau Manajemen Risiko.

Ketua dan anggota komite pemantau manajemen risiko diangkat dan diberhentikan oleh anggota Dewan Komisaris. Pemberhentian dan pengangkatan ketua dan anggota komite pemantau manajemen risiko dilaporkan kepada Rapat Umum Pemegang Saham. Anggota komite pemantau manajemen risiko yang berasal dari Anggota Dewan Komisaris berhenti dengan sendirinya bila masa jabatannya sebagai Anggota Dewan Komisaris berakhir. Bila terdapat anggota Dewan Komisaris yang menjabat sebagai Ketua Komite pemantau manajemen risiko berhenti sebagai anggota Dewan Komisaris, maka ketua komite lain wajib diganti oleh anggota Dewan Komisaris lainnya dalam waktu paling lambat 30 (tiga puluh) hari.

3. Komposisi Komite Pemantau Manajemen Risiko.

Berdasarkan keputusan Dewan Komisaris PT. Kereta Api Indonesia (Persero) nomor: SK.04/DEKOM/PMR/I/1/2013 ditetapkan Ketua dan Anggota Komite Manajemen Risiko, untuk masa jabatan selama 3 (tiga) tahun dan dapat diangkat kembali untuk masa jabatan selama 2 (dua) tahun:

- a. Ashwin Sasongko Sastrosubroto, sebagai ketua merangkap anggota Komite Pemantau Manajemen Risiko disamping tugasnya sebagai anggota Dewan Komisaris.
- b. Drs. Parman Setiawan, MBA, MM sebagai sekretaris merangkap anggota Komite Pemantau Manajemen Risiko.
- c. Dr. Ir. Indrayati Subagio, DEA sebagai anggota Komite Pemantau Manajemen Risiko.

confirmed the decision of the Board of Commissioners No. SK. 04/DEKOM/PMR/I/1/2013 on adoption of Risk Management Monitoring Committee.

Head and risk management oversight committee members are appointed and dismissed by members of the Board of Commissioners. Layoffs and lifting the head and members of the committee monitoring the risk management reported to the General Meeting of Shareholders. Members of the committee monitoring the risk management comes from members of the Board of Commissioners to stop by itself when the department as a member of the Board of Commissioners ended. If there are members of the Board of Commissioners who served as Chief Committee monitors risk management quit as a member of the Board of Commissioners, then the head of other committees must be replaced by another member of the Board of Commissioners at the latest within 30 (thirty) days.

3. Composition of Risk Management Monitoring Committee.

Based on the results of the Board of Commissioners of PT Kereta Api Indonesia (Persero) number: SK.04/DEKOM/PMR/I/1/2013 set General and Member of Risk Management Committee, for a term of 3 (three) years and may be reappointed for a term of 2 (two) year:

- a. *Ashwin Sasongko Sastrosubroto, as chief-cum-Monitoring Risk Management Committee members as well as his duties as a member of the Board of Commissioners.*
- b. *Drs. Setiawan Parman, MBA, MM as secretary-cum-Monitoring Risk Management Committee members.*
- c. *Dr. Ir. Indrayati Subagio, the DEA as a member of the Committee on Risk Management Monitor.*

4. Kualifikasi Pendidikan dan Kompetensi Anggota Komite

Mengacu pada Peraturan Menteri BUMN No. PER-12/MBU/2012 dan board manual PT. KAI (Persero) bahwa persyaratan untuk menjadi anggota komite diatur sebagai berikut:

- a. Memiliki integritas yang tinggi serta kemampuan pengetahuan dan latar belakang pengalaman yang memadai untuk menjalankan peran dan tanggung jawabnya sebagai anggota komite pemantau manajemen risiko, secara profesional.
- b. Sekurang-kurangnya salah seorang anggota komite pemantau manajemen risiko harus memiliki latar belakang pendidikan dan pengalaman dalam bidang manajemen risiko.
- c. Memiliki reputasi yang baik.
- d. Memiliki sikap yang independen.
- e. Memiliki komitmen untuk memberikan dedikasi, waktu dan tenaga bagi pelaksanaan tugas komite pemantau manajemen risiko.
- f. Mampu berkomunikasi secara baik dan memiliki kemampuan untuk memberikan saran dan pandangan yang konstruktif.

4. Qualification of Education and Competence of Committee Members

Referring to the Ministerial Regulation No. SOE. PER-12/MBU/2012 and board manual PT. KAI (Persero) that the requirements for becoming a member of the committee arranged as follows:

- a. Have high integrity and ability and background knowledge sufficient experience to carry out the role and responsibilities as a member of the monitoring committee of risk management, professionally.
- b. At least one of the risk management member monitoring committee should have the educational background and experience in the field of risk management.
- c. It has a good reputation.
- d. Have an independent attitude.
- e. Having the commitment to provide the dedication, time and energy for the performance of risk management oversight committee.
- f. Able to communicate well and have the ability to provide constructive suggestions and insights.

Profil Ashwin Sasongko Sastrosubroto

Ashwin lahir di Surabaya 16 Mei 1954, meraih gelar Sarjana bidang Elektronik dari ITB (Institut Teknologi Bandung), gelar master bidang Power Electronics dari Aston University, UK, dan memperoleh gelar S3 dari Aston University bidang Power Electronics.. Menjabat sebagai Komisaris sejak Januari 2011. Saat ini beliau menjabat sebagai Dirjen Aplikasi Informatika, Depkominfo. Sebelumnya pernah menjabat sebagai Dirjen Aplikasi Telematika Depkominfo, Sekretaris Jenderal Depkominfo, Sekretaris Kementerian Riset dan Teknologi, Plt. Deputi Menteri Komunikasi dan Informatika (merangkap SesMen Ristek), Deputi Menteri Komunikasi dan Informasi Bidang Telematika, dan Wakil Kepala BPPT (Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi). Berbagai penghargaan telah diraihnya seperti Bintang Jasa Pratama, Satyalancana Karya Satya 10 tahun, Satyalancana Pembangunan dan Satyalancana Karya Satya 20 tahun.

Ashwin born in Surabaya, May 16, 1954, obtained his bachelor degree field of Electronics from ITB (Bandung Institute of Technology), a master's degree field of Power Electronics from Aston University, UK, and earned a degree from Aston University S3 Power Electronics field. Appointed as Commissioner since January 2011. Currently he serves as Director General of Informatics Applications, Depkominfo. Have previously served as Director General of Telematics Applications Depkominfo, Depkominfo the General Secretary, Secretary Ministry for Research and Technology, LLP. Deputy Minister of Communications and Information Technology (cum SesMen Ristek), Deputy Minister of Communications and Information Field of Telematics, and Vice Head of BPPT (Agency Assessment and Application of Technology). The awards he had obtained such as Star Services Pratama, Satyalancana paper Satya 10 years, Satyalancana Development and Work Satyalancana Satya 20 years.

Profil Drs. Parman Setiawan, MBA, MM

Parman Setiawan lahir di Brebes, 15 Mei 1950. Lulusan Fakultas Publistik Universitas DR. Moestopo, Jakarta tahun 1984. Kemudian melanjutkan Magister of Business Administration (MBA) tahun 1993 dan Magister Manajemen (MM) tahun 1995 dari Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi IPWI, Jakarta. Parman Setiawan, telah menjadi sekretaris sekaligus merangkap sebagai anggota Komite Manajemen Risiko dan Hukum sejak Januari 2012. Sebelumnya ia pernah menjabat sebagai Kepala Perum PPD Depo M Cakung, Kepala Perum PPD Depo B Cililitan, Kepala Sub Direktorat Pengendalian Operasi Perum PPD dan Sekretaris Dewan Komisaris PT. KAI (Persero). Ia juga pernah menjadi Dosen Luar Biasa pada Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Trisakti.

Setiawan Parman was born in Brebes, May 15, 1950. Holds University Faculty Publistik DR. Moestopo, Jakarta in 1984. Then extend Magister of Business Administration (MBA) in 1993 and Master of Management (MM) in 1995 from the High School of Knowledge Economy IPWI, Jakarta. Parman Setiawan, became secretary while concurrently as a member of the Risk Management Committee and the Law since January 2012. Previously he had served as Head Perum PPD Depo M Cakung, Head Perum PPD Depo B Cililitan, Head of Sub Directorate of Operations Handling Perum PPD and Secretary of the Board of Commissioners of PT KAI (Persero). He was also an Extraordinary Lecturer at Trisakti Transportation Management High School.

Profil Dr. Ir. Indrayati Subagio, DEA

Dr. Ir. Indrayati Subagio, DEA. menjabat sebagai anggota Komite Manajemen Risiko dan Hukum sejak Januari 2011. Saat ini Indrayati Subagio juga menjabat sebagai anggota DRN (Dewan Riset Nasional) pada Komisi Teknis Teknologi dan Manajemen Transportasi.

Dr. Ir. Indrayati Subagio, DEA. served as a member of the Risk Management and Legal Committee since January 2011. Currently, she also has a position as a member of the National Research Board (namely DRN) at the Technical Commission on Technology and Transportation Management.

5. Komite Independen

Persyaratan bagi anggota Komite Audit PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah independensi, integritas, dan bekerja secara profesional dengan rasa tanggung jawab. Kriteria independensi yang ditetapkan adalah:

- a. Komite Audit harus bebas dari pengaruh Direksi, SPI, Akuntan Publik, dan dengan demikian hanya bertanggungjawab kepada Dewan Komisaris.
 - b. Tidak memiliki hubungan keluarga sedarah hingga derajat ketiga baik menurut garis lurus ataupun perwakilan dengan Komisaris dan Anggota Direksi.
 - c. Bukan merupakan pemegang saham, Komisaris, Direktur atau karyawan dari perusahaan yang memiliki hubungan afiliasi, keuangan maupun bisnis dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero).
 - d. Tidak mempunyai kepentingan/keterkaitan pribadi yang dapat menimbulkan konflik kepentingan terhadap perusahaan.
 - e. Bukan merupakan karyawan kunci perusahaan selama 1 (satu) tahun terakhir.
 - f. Menandatangi Surat Pernyataan Independen di atas kertas bermaterai yang harus diperbarui setahun sekali.
6. Pedoman Kerja Komite Pemantau Manajemen Risiko.

Agar Komite Pemantau Manajemen Risiko dapat menjalankan tugas dan fungsi sebagaimana mestinya, maka perlu pedoman kerja komite pemantau manajemen risiko, yang berguna bagi Dewan Komisaris, Direksi serta organ lainnya yang ada di perusahaan, sehingga semua pihak dapat terhindar dari benturan kepentingan antar peran. Pedoman kerja ini mengacu pada piagam kerja komite pemantau manajemen risiko (*risk management committee charter*) Dewan Komisaris PT. KAI (Persero) No. 01/RMCC/DEKOM/KAI/I/2013 tanggal 1 Januari 2013.

5. Independent Committee

Terms for members of the Audit Committee of PT Kereta Api Indonesia (Persero) requires independency, integrity, and ability to work professionally with a sense of responsibility. The criteria for independency are:

- a. *Audit committee should be independent from the influence of the Board of Directors, Internal Auditors, Certified Public Accountants, and thus is responsible only to the Board of Commissioners.*
- b. *Do not have an incest family ties to the third degree whether in a straight line or a representation by the commissioners and members of the Board of Directors.*
- c. *Not a shareholder, Commissioner, Director or employee of the firm who has an affiliation, finance or business relationships with PT Kereta Api Indonesia (Persero).*
- d. *Has no vested interest/personal affairs, which can cause conflict of interest to the company.*
- e. *Not a key employee of the enterprise within the last year.*
- f. *Signing on independent statement letter on a stamped paper which should be updated once a year.*

6. Guidelines for the Risk Management Monitoring Committee

In order for the Risk Management Monitoring Committee to be able to carry out their duties and functions properly, they require a guidelines, which is useful for the Board of Commissioners, the Board of Directors as well as other bodies in the enterprise, so that all the parties can avoid any conflict of interest among the role players. This guidelines refers to the Charter of the Risk Management Monitoring Committee of the Board of Commissioners of PT KAI (Persero) No. 01/RMCC/DEKOM/KAI/I/2013 date of January 1, 2013.

7. Tugas dan Tanggung Jawab Komite Pemantau Manajemen Risiko.

Komite Pemantau Manajemen Risiko bersifat mandiri baik dalam pelaksanaan tugasnya maupun dalam pelaporan, dan bertanggung jawab langsung kepada Dewan Komisaris. Tugas dan tanggung jawab meliputi:

- a. Mendapatkan pemahaman atas manajemen risiko perusahaan yang mencakup berbagai risiko yang dihadapi perusahaan, strategi, sistem dan kebijakan manajemen risiko perusahaan, pengendalian internal perusahaan, termasuk kebijakan, metodologi, dan infrastruktur.
- b. Melakukan evaluasi terhadap berbagai model pengukuran risiko yang digunakan perusahaan dan memberikan rekomendasi penyempurnaan lebih lanjut.
- c. Memantau kesesuaian berbagai kebijakan dan pelaksanaan manajemen risiko perusahaan.
- d. Memantau berbagai potensi risiko yang dihadapi perusahaan.
- e. Mengevaluasi berbagai kebijakan manajemen risiko perusahaan.
- f. Melakukan koordinasi implementasi, pengawasan keberadaan, dan tingkat efektifitas masing-masing komponen dari Enterprise Risk Management (ERM) yang telah diterapkan di perusahaan.
- g. Mengatur efektivitas masing-masing komponen dari ERM yang telah diterapkan di perusahaan.
- h. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Dewan Komisaris berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

8. Wewenang Komite

Untuk melakukan tugas dan tanggung jawabnya, Komite Pemantau Manajemen Risiko diberikan kewenangan sebagai berikut:

- a. Berhak meminta dan memperoleh data dan informasi yang dibutuhkan baik dari Direksi, pejabat, karyawan, maupun pihak eksternal perusahaan.

7. Duties and Responsibilities of the Risk Management Monitoring Committee

The Risk Management Monitoring Committee are independent both in performing of their duties and in its reporting, and are directly responsible to the Board of Commissioners. Duties and responsibilities include:

- a. Gaining an understanding of enterprise risk management covering a wide range of risks the company facing, strategy, system and enterprise risk management policies, enterprise internal control, including policies, methodologies, and infrastructure.
- b. Evaluating the various risk measurement models used by the enterprise and provide recommendations for further improvements.
- c. Monitoring the alignment of various policies and the implementation of enterprise risk management.
- d. Monitoring any potential risks the company facing.
- e. Evaluating various enterprise risk management policies.
- f. Coordinating the implementation, monitoring the presence and extent of effectiveness of each component of the Enterprise Risk Management (ERM) that has been applied in the enterprise.
- g. Arranging the effectiveness of each component of ERM that is embedded in the enterprise.
- h. Performing other duties as assigned by the Board of Commissioners under the provisions of the applicable legislation.

8. Authorities of the Committee

To perform the duties and responsibilities, the Risk Management Monitoring Committee granted the authorities as follow:

- a. Entitled to request and to obtain the required data and information both from the Board of Directors, officers, employees, and other parties outside the enterprise.

- b. Melalui dewan komisaris dapat meminta kehadiran direksi, pejabat, karyawan, dalam rapat komite pemantau manajemen risiko.
- c. Bila diperlukan, dapat meminta masukan, penjelasan, dan pendapat profesional baik dari pihak intern perusahaan maupun dari pihak ketiga.
- d. Bila diperlukan, melalui Dewan Komisaris dapat meminta pihak luar perusahaan maupun internal perusahaan untuk melakukan pengkajian terhadap rencana pengembangan perusahaan.

9. Program kerja Tahun 2013

Sebelum memasuki tahun buku kegiatan berjalan, Komite Pemantau Manajemen Risiko wajib menyusun dan menyampaikan program kerja tahunan kepada Dewan Komisaris untuk mendapatkan persetujuan dan penetapan. Program kerja tersebut meliputi:

- a. Oversight terhadap rencana pengembangan perusahaan.
- b. Oversight terhadap proses manajemen risiko perusahaan.
- c. Oversight terhadap pusat manajemen risiko.
- d. Oversight terhadap implementasi corporate governance.

- b. Through the Boards of Commissioners to request the presence of the Directors, officers, employees, in the committee's meetings.
- c. Entitled to request inputs, clarifications, and professional opinions, either from internal side of the enterprise or from any third parties, as necessary.
- d. Through the Board of Commissioners, entitled to ask the company or other parties outside the company to do research on the enterprise development plan.

9. Work Program 2013

Before entering the year 2013, Risk Management Monitoring Committee had already prepare and delivered an annual work program to the Board of Commissioners for approval and designation. The work program includes:

- a. Oversight of the corporate development plan.
- b. Oversight of the enterprise risk management process.
- c. Oversight of the risk management center.
- d. Oversight of the implementation of the corporate governance.

10. Agenda Rapat.

Agenda Rapat Komite Audit selama tahun 2013 sebagai berikut:

10. *Meeting agenda*

The meeting agenda throughout the year 2013 are as follow:

No	Kegiatan/Materi Rapat
No	Event/Meeting Materials
1	Laporan Komite Pemantau Manajemen Risiko dan laporan kunjungan kerja. <i>Report of Risk Management Monitoring Committee and report of duties visit.</i>
2	Pemantauan proses manajemen terhadap risiko dan dampak yang ditimbulkan terkait fluktuasi nilai rupiah terhadap dolar, yang berpengaruh pada rencana pembangunan dan pengoperasian KA Bandara Soekarno Hatta dan pengembangan pelayanan KA Commuter Jabodetabek. <i>Monitoring management process againts risk and impact caused by fluctuation rupiah exchange rate to dollar, that influencing the development plan of the Soekarno Hatta Airport Rail link and the development of Jabodetabek Commuter Rail services.</i>
3	Saran Komite Pemantau Manajemen Risiko atas studi kelayakan bisnis pengembangan KA Commuter Jabodetabek. <i>Suggestion from Risk Management Monitoring Committe on the feasibility study for the development of Jabodetabek Commuter Rail services.</i>
4	Diskusi persiapan peninjauan lapangan terhadap keberadaan fisik aset ATDO dan suku cadang eks persediaan yang tidak digunakan lagi. <i>Discussion on field visit to observe physical asset if ATDO and slow moving spare part inventories that will no longer be used.</i>
5	Kajian terkait surat Direksi perihal pemisah buku atas pengoperasian KA PSO. <i>Review of Board of Director letter concerning the separation of book keeping of the PSO train operations.</i>
6	Kunjungan kerja Komite Pemantau Manajemen Risiko ke Ditjen Perkeretaapian terkait wacana pemisah buku/pencatatan atas pengoperasian kereta PSO. <i>Duty visit of Risk Management Monitoring Committee to the Directorate General of Railways for discussing about the separation of book keeping of the PSO train operations.</i>
7	Rapat koordinasi komite pemantau manajemen risiko dengan pusat manajemen risiko. <i>Coordination meeting of the Committee with the Risk Management Center of PT KAI (Persero).</i>
8	Koordinasi dengan Direktur Pengembangan Usaha terkait pemantauan optimalisasi perencanaan dan pelaksanaan program kerja perusahaan khususnya menyangkut pengembangan usaha perusahaan ke depan. <i>Coordination meeting with Managing Director of Business Development in connection with monitoring of the optimization of planning and execution of the company work program, especially regarding with future business development.</i>
9	Pembahasan bahan paparan ketua KPMR kepada Dewan Komisaris. <i>Discussion on presentation of the Chief of Risk Management Monitoring Committee.</i>

11. Laporan Pelaksanaan Tugas

- a. Nota Dinas KPMR kepada Komisaris Utama nomor 10/ND/PMR/I/2013 tanggal 21 Januari 2013 perihal Masukan Komite Pemantau Manajemen Risiko terkait pembangunan kereta api ke Bandara Soekarno Hatta dan Pengembangan Kereta Api Jabodetabek (Perpres nomor 83 tahun 2011).
- b. Nota Dinas KPMR kepada Komisaris Utama nomor 16/ND/PMR/II/2013 tanggal 5 Februari 2013 perihal: Kajian KPMR terkait penunjukan GE Capital Market dan Export-Import Bank of United States atas Proyek Middle Overhaul and Upgrade Performance 96 Lokomotif CC 201 menjadi CC 204.
- c. Melakukan rapat dengan Pusat Manajemen Risiko PT. Kereta Api Indonesia (persero) membahas mekanisme kerja Komite Pemantau Manajemen Risiko.
- d. Nota Dinas KPMR kepada Komisaris Utama nomor 041/ND/PMR/VII/2013 tanggal 16 Juli 2013 perihal Melaksanakan koordinasi dengan Direktur Pengembangan Usaha PT. Kereta Api Indonesia (persero).
- e. Nota Dinas KPMR kepada Komisaris Utama nomor 043/ND/PMR/VII/2013 tanggal 21 Juli 2013 perihal Kajian KPMR terkait surat Direksi PT. Kereta Api Indonesia (persero) nomor: KU.102/VI/2/KA-2013 tanggal 7 Juni 2013 perihal: Pemisahan Pembukuan atas Pengoperasian KA PSO.
- f. Nota Dinas KPMR kepada Komisaris Utama nomor 044/ND/PMR/VIII/2013 tanggal 26 Agustus 2013 perihal Kunjungan Kerja Komite Pemantauan Manajemen Risiko ke Ditjen Perkeretaapian terkait wacana pemisah bukuhan/pencatatan atas pengoperasian Kereta PSO.
- g. Nota Dinas KPMR kepada Komisaris Utama nomor 045/ND/PMR/IX/2013 tanggal 6 September 2013 perihal Pertemuan tanggal 30 Agustus 2013 di Bandung antara KPMR (Komite Pemantau Manajemen Risiko) dengan KA (Komite Audit), dan notulen hasil pertmuan tanggal 5 September 2013 di Bandung yaitu KPMR, KA, SPI dan Tim Kantor Pusat terkait dengan Penghapusan sarana ATDO dan eks pengadaan suku cadang yang tidak dapat digunakan.

11. *Report of Completion Duties*

- a. *KPMR Office Memorandum to the Commissioner of the numbers 10/ND/PMR/I/2013, dated January 21, 2013, concerning the input from the Monitoring Committee for Risk Management related to railway construction to the Soekarno Hatta Airport and Railway the Development of Trains in Jabodetabek (Presidential Decree number 83 of 2011).*
- b. *KPMR Office Memorandum to the Commissioner of the number 16/ND/PMR/II/2013 dated February 5, 2013, concerning: Studies related KPMR designation GE Capital Market and Export-Import Bank of the United States over the Middle Overhaul and Upgrade Project Performance 96 Locomotive 201 CC to CC 204.*
- c. *Conducting a meeting with PT Risk Management Center. Kereta Api Indonesia (Persero) discussed the mechanism of action of Risk Management Oversight Committee.*
- d. *KPMR Office Memorandum to the Commissioner of numbers 041/ND/PMR/VII/2013 dated July 16, 2013 regarding the responsibility for coordination with the Business Development Director of PT. Kereta Api Indonesia (Persero).*
- e. *KPMR Office Memorandum to the Commissioner of numbers 043/ND/PMR/VII/2013 dated July 21, 2013 letter regarding the study related KPMR Directors. Kereta Api Indonesia (Persero) number: KU.102/ VI/2/KA-2013 dated June 7, 2013, concerning: Separation Operation KA PSO Bookkeeping above.*
- f. *KPMR Office Memorandum to the Commissioner of numbers 044/ND/PMR/VIII/2013 dated August 26, 2013 concerning the Working Visit to the Risk Management Monitoring Committee DGR related discourse bukuhan separator / registration of Train Operating PSO.*
- g. *KPMR Office Memorandum to the Commissioner 045/ND/PMR/IX/2013 number dated 6 September 2013 concerning the Meeting dated August 30, 2013 in London between KPMR (Risk Management Oversight Committee) with KA (Audit Committee), and the minutes of the September 5 results pertmuan 2013 in Bandung, namely KPMR, KA, SPI and team Elimination Headquarters associated with the means ATDO and former procurement of spare parts that can not be used.*

- h. Nota Dinas KPMR kepada Komisaris Utama nomor 046/ND/PMR/IX/2013 tanggal 6 September 2013 perihal Saran KPMR (Komite Pemantau Manajemen Risiko) atas Studi Kelayakan Bisnis Pengembangan KA Commuter Jabodetabek.
- i. Nota Dinas KPMR kepada Komisaris Utama nomor 047/ND/PMR/IX/2013 tanggal 19 September 2013 perihal Pemantauan Proses Manajemen Terhadap Risiko Dampak yang ditimbulkan terkait fluktuasi nilai rupiah terhadap dollar, yang berpengaruh pada rencana pembangunan dan pengoperasian KA Bandara Soekarno Hatta dan pengembangan pelayanan KA Commuter Jabodetabek.
12. Remunerasi Komite Pemantau Manajemen Risiko.
- Mengenai Remunerasi Komite Pemantau Manajemen Risiko mengacu pada PerMen BUMN nomor:PER-12/MBU/2012 tentang Organ Pendukung Dewan Komisaris/Dewan Pengawas Badan Usaha Milik Negara, dimana Honorarium Penghasilan Anggota Komite Manajemen Risiko diatur dalam surat dewan komisaris yang jumlahnya sebesar Rp. 12.500.000,-.
- J. SEKRETARIS PERUSAHAAN**
- Pengangkatan dan Pemberhentian Sekretaris Perusahaan
- Mengacu pada Peraturan Menteri BUMN No. PER-01/MBU/2011, Sekretaris Perusahaan diangkat dan diberhentikan oleh Direktur Utama berdasarkan mekanisme internal perusahaan dengan persetujuan Dewan Komisaris.
- PT Kereta Api Indonesia mengangkat Yayat Rustandi sebagai Sekretaris Perusahaan, sesuai dengan lampiran XIV.B SK Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor KEP.U/OT.003/VII/7/KA-2012 tanggal 24 Juli 2012. Pengangkatan Yayat Rustandi sekala EVP Corporate Secretary telah mendapat persetujuan Dewan Komisaris melalui surat No. KEP.DIR/KP.303/VII/513/KA-2012.
- Kualifikasi dan Kompetensi Perusahaan

Sekretaris perusahaan telah memiliki kualifikasi yang memadai yaitu memenuhi kualifikasi pendidikan yang ditentukan oleh perusahaan, mempunyai pengalaman profesional dan kompetensi yang dimiliki mencakup hukum, pasar modal, manajemen keuangan, dan komunikasi perusahaan.

h. *KPMR Office Memorandum to the Commissioner 046/ND/PMR/IX/2013 number dated 6 September 2013 concerning the suggestion KPMR (Risk Management Oversight Committee) on the Business Development Feasibility Study Commuter Jabodetabek railway.*

i. *KPMR Office Memorandum to the Commissioner 047/ND/PMR/IX/2013 number dated 19 September 2013 concerning the Monitoring Process Risk Management Against The impacts related to the fluctuation of the rupiah against the dollar, which affects the operation of the railway development plan and Soekarno Hatta and service development Commuter Jabodetabek railway.*

12. *Remuneration of the Risk Management Oversight Committee.*

Regarding Remuneration Oversight Committee Risk Management refers to the ministerial regulation of SOE No: PER-12/MBU/2012 on Organ Support BOC / Board of Trustees for State Owned Enterprises, in which the honorarium of Income Risk Management Committee member board of commissioners is set in the letter that the amount of Rp. 12.500.000, -.

J. CORPORATE SECRETARY

1. *The promotion and the dismissal of the corporate secretary*

Referring to the ministry legislation of State Owned Enterprises No. PER-01/MBU/2011, the corporate secretary is promoted and dismissed by the president director based on internal mechanism with the commissioner board agreement.

PT Kereta Api Indonesia promote Yayat Rustandi as the corporate secretary, in accordance to the attachment XIV.B SK of director PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number KEP.U/OT.003/VII/7/KA-2012 in 24 July 2012. The promotion of Yayat Rustandi as EVP Corporate Secretary has been agreed by the commissioner board by the decree No. KEP.DIR/KP.303/VII/513/KA-2012.

2. *The company qualification and competence*

The corporate secretary has had an adequate qualification, he/she has education qualification which is required by the company, has a professional experience and competence on law, capital market, financial management, and company communication.



Profil Yayat Rustandi

Lahir di Cianjur tanggal 26 Desember 1960, menempuh pendidikan S1 Jurusan Geodesi, ITB (Institut Teknologi Bandung) tahun 1986, dan mengambil gelar S2 Transportasi ITB tahun 1997. Mengawali karir di PT. KAI (Persero) tahun 1988 hingga 1989 sebagai staf yang membantu pelaksanaan pekerjaan Pempro Prasarana KA wilayah Barat Jakarta. Tahun 1997 diangkat menjadi tenaga ahli senior kelompok kerja pengembangan angkutan KA analisis sistem transportasi. Tahun 2007 diangkat sebagai Kepala Daerah Operasi 3 Cirebon. Tahun 2009 diangkat sebagai Vice Passenger Transport Marketing & Customer Care. Dan menjadi Executive Vice President Corporate Secretary sejak tahun 2012.

1. Struktur Organisasi Sekretaris Perusahaan

Sesuai Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.003/VI/5/KA-2012 tanggal 26 Juni 2012 tentang Perubahan atas lampiran I dan II Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.003/VI/3/KA-2010 tanggal 15 Juni 2010 tentang organisasi dan tata laksana sekretaris perusahaan di lingkungan kantor pusat PT. KAI (persero), bahwa sekretaris perusahaan dipimpin oleh seorang EVP (Executive Vice President) Corporate Secretary yang bertanggung jawab kepada Direksi. Berdasarkan Surat Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.003/XII/12/KA-2013 tanggal 17 Desember 2013 menetapkan EVP Corporate Secretary membawahi lima VP (Vice President), yaitu:

- a. VP Corporate Document Management and Files.
- b. VP Corporate Social Responsibility.
- c. VP Public Relations.
- d. VP General Affairs.
- e. VP Quality Assurance and Good Corporate Governance.

Was born in Cianjur 26 December 1960, graduated from S1 Geodesy, ITB (Institut Teknologi Bandung) 1986, and took master degree S2 Transportation ITB 1997. Started his career in PT KAI (Persero) 1988 until 1989, to assist the project of Pempro Prasarana KA in West Jakarta. In 1997, he is promoted as the expert of senior working team of the development analysis train transportation system. In 2007, he is promoted as the leader of operational district 3 Cirebon. in 2009, he is promoted as Vice Passenger Transport Marketing & Customer Care, and become Executive Vice President Corporate Secretary since 2012.

1. The organization structure of corporate secretary

In accordance to the director decree No. KEP.U/OT.003/VI/5/KA-2012 dated 26 June 2012 about the changing of attachment 1 and II of directors' decree No. KEP.U/OT.003/VI/3/KA-2010 in 15 June 2010 about the organization and the governance of the corporate secretary in PT KAI (persero) head office, that the corporate secretary is leaded by EVP (Executive Vice President) Corporate Secretary who is responsible to directors. Based on the decree No. KEP.U/OT.003/XII/12/KA-2013 in 17 December 2013 states that EVP Corporate Secretary supervises five VP (Vice President):

- a. VP Corporate Document Management and Files.*
- b. VP Corporate Social Responsibility.*
- c. VP Public Relations.*
- d. VP General Affairs.*
- e. VP Quality Assurance and Good Corporate Governance*

2. Pedoman Kerja Sekretaris Perusahaan

Pedoman kerja EVP Corporate Secretary telah diatur dalam ketentuan sebagai berikut:

- a. Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER-01/MBU/2001 tanggal 1 Agustus 2011 tentang penerapan tata kelola yang baik pada BUMN.
- b. Keputusan sekretaris kementerian BUMN no. SK-16/S.MBU/2012 tentang indikator/parameter penilaian dan evaluasi atas penerapan tata kelola perusahaan yang baik (GCG) pada BUMN.
- c. Keputusan Direksi PT KAI No. KEP.U/OT.104/X/9/KA-2013 tentang penetapan penanggungjawab penerapan dan pemantauan Good Corporate Governance kepada EVP Corporate Secretary di lingkungan kantor pusat PT. KAI (Persero).
- d. Keputusan Direksi PT. KAI (Persero) No. KEP.U/OT.003/XII/12/KA-2013 tentang pengalihan unit Quality Assurance dari Direktorat Operasi kepada EVP Corporate Secretary.

3. Tugas dan Tanggung Jawab

Mengacu pada Peraturan Menteri BUMN No. KEP-33/MBU/2009, Direksi telah mengeluarkan surat Keputusan No. KEP.U/OT.003/XII/12/KA-2013, mengenai tugas pokok dan tanggung jawab Sekretaris Perusahaan. Tugas dan tanggung jawab Sekretaris Perusahaan mencakup:

- a. Unit pendukung penyelenggaran fungsi corporate office dalam hal pengelolaan informasi dan dokumen perusahaan, corporate social responsibility, corporate public information and communication, corporate office and board administration.
- b. Memastikan kepatuhan atas pelaksanaan GCG (Good Corporate Governance) melalui penerapan sistem pelaporan pelanggaran (Whistle Blowing System).
- c. Memastikan perseroan mematuhi ketentuan tentang persyaratan keterbukaan dan pengungkapan dalam laporan tahunan.
- d. Memastikan penerapan kebijakan manajemen mutu dan pemantauan implementasi KPKU (Kriteria Penilaian Kinerja Unggul) di lingkungan perusahaan.
- e. Mengintegrasikan dan mengkonsolidasikan unit organisasi di bawahnya.

2. *The manual of the corporate secretary*

EVP Corporate Secretary manual has been arranged in the stipulation as follows:

- a. *The decree of State Minister of State Owned Enterprises No. PER-01/MBU/2001 in 1 August 2011 about the implementation of a good governance in State Owned Enterprises.*
- b. *The decree of the ministry secretary of State Owned Enterprises no. SK-16/S.MBU/2012 about indicator/parameter and evaluation on the application of a good corporate governance (GCG) in State Owned Enterprises.*
- c. *The decree of PT KAI directors No. KEP.U/OT.104/X/9/KA-2013 about the appointment, responsibility, application, and monitoring of Good Corporate Governance to EVP Corporate Secretary in head office PT KAI (Persero).*
- d. *The decree of the directors of PT KAI (Persero) No. KEP.U/OT.003/XII/12/KA-2013 about the changing of Quality Assurance unit from Operation to EVP Corporate Secretary.*

3. *Duties and responsibilities*

Referring to the legislation of Minister of State Owned Enterprises No. KEP-33/MBU/2009, directors have released the Decree No. KEP.U/OT.003/XII/12/KA-2013, about duties and responsibilities of corporate secretary:

- a. *Support the unit of corporate office function in information management and company document, corporate social responsibility, corporate public information and communication, corporate office and board administration.*
- b. *Make sure the obedience of the implementation of GCG (Good Corporate Governance) through the application of Whistle Blowing System.*
- c. *Make sure that the company will follow the rule in criteria of openness and disclosure in the annual report.*
- d. *Make sure the application of the quality management policy and the monitoring of implementation of The Criteria Assessment of Excellent Performance (KPKU) in the company.*
- e. *Integrate and consolidate the organization unite below.*

4. Uraian Pelaksanaan Tugas

EVP (Executive Vice President) Corporate Secretary membawahi lima VP sebagai berikut:

- a. VP Corporate Document Management and Files. VP Corporate Document Management and Files mempunyai tugas pokok dan tanggungjawab melaksanakan penatausahaan arsip surat-menyurat, dokumen kepemilikan aset dan dokumen perusahaan lainnya. Untuk melaksanakan tugas pokok dan tanggung jawabnya, VP Corporate Document Management and Files dibantu oleh tiga manajer.

b. VP Corporate Social Responsibility.

VP Corporate Social Responsibility mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab mengelola PKBL (Program Kemitraan dan Bina Lingkungan) serta Community Relations, baik internal maupun eksternal perusahaan di seluruh aktivitas perusahaan. Untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya VP CSR dibantu oleh dua manager.

c. VP Public Relations.

VP Public Relations mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab merumuskan dan menyusun program pembentukan citra perusahaan, hubungan masyarakat dan melaksanakan penyuluhan baik internal maupun eksternal perusahaan, serta pengelolaan informasi publik yang mencakup penyediaan dan/atau pelayanan informasi terhadap pengguna informasi publik. Untuk melaksanakan tugas pokok dan tanggung jawabnya, VP Public Relations dibantu oleh empat manager.

d. VP General Affairs

VP General Affairs mempunyai tugas dan tanggung jawab mengelola fasilitas perkantoran, merawat bangunan dinas, menyelenggarakan keramahtanggaan kantor di lingkungan kantor PT.KAI (Persero), mengelola kegiatan keprotokolan direksi dan tamu penting serta kesekretariatan administrasi umum direksi, dan melakukan pembinaan terhadap kegiatan umum di PT. KAI (Persero).

4. The duties explanation

EVP (Executive Vice President) Corporate Secretary supervises fives VPs such as:

- a. *VP Corporate Document Management and Files.* *VP Corporate Document Management and Files has main duties and responsibilities to administer the letter document management, the assets document and other company document. To do main duties and responsibilities, VP Corporate Document Management and Files is helped by three manager.*

b. VP Corporate Social Responsibility.

VP Corporate Social Responsibility has main duties and responsibilities to manage PKBL (Program Kemitraan dan Bina Lingkungan) also Community Relations, whether internal or external company in all of company activities. To conduct the duties and responsibilities VP CSR is assisted by two managers.

c. VP Public Relations.

VP Public Relations has main duties and responsibilities to formulate and arrange a program of making company image, public relation and socialize the company whether internal or external, as well as managing the public information which include the availability and/ information service toward public information users. To do the main duties and responsibilities VP Public Relations is assisted by four manager.

d. VP General Affairs

VP General Affairs has main duties and responsibilities to manage the office facilities, maintaining the office building, running the office household affairs in PT KAI (Persero), managing the director protocol activities and important guest, as well as the general administration secretariate of directors, and managing the public activities in PT KAI (Persero).

- e. VP Quality Assurance and Good Corporate Governance.

VP Quality Assurance and Good Corporate Governance mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab menyusun kebijakan manajemen mutu yang meliputi standar dan sistem penjaminan mutu berdasarkan standar ISO, mengevaluasi pelaksanaan sistem penjaminan mutu dan mengelola peningkatan mutu berkelanjutan (quality improvement), memastikan kepatuhan dan pelaksanaan GCG (Good Corporate Governance) melalui penerapan sistem pelaporan pelanggaran (Whistle Blowing System), serta pemantauan implementasi KPKU (Kriteria Penilaian Kinerja Unggul) BUMN di lingkungan perusahaan.

7. Laporan Kegiatan Sekretaris Perusahaan

Selama tahun 2013, EVP Corporate Secretary telah melaksanakan berbagai kegiatan wajib meliputi:

- a. Mengikuti RUPS pertanggungjawaban RKAP 2013 dan RUPS pengesahan RKAP 2014.
- b. Mengikuti dan membuat risalah rapat BoC dan BoD Meeting sebanyak 10 kali.
- c. Mengikuti dan membuat risalah rapat BoD meeting sebanyak 52 kali.
- d. Mengikuti dan membuat risalah rapat executive committee sebanyak 16 kali.

Selain tugas wajib, EVP Corporate Secretary PT KAI juga melaksanakan tugas khusus, diantaranya:

- a. Sebagai ketua tim pengujian barang dan jasa umum konsultan dan Teknologi Informasi.
- b. Sebagai ketua Tim PSO.
- c. Sebagai ketua umum KPKU.
- d. Sebagai ketua GCG.
- e. Sebagai ketua umum Locomotive Football Club.
- f. Sebagai Project Director RDS (Rail Document System).

- e. VP Quality Assurance and Good Corporate Governance.

VP Quality Assurance and Good Corporate Governance has main duties and responsibilities to arrange the quality management policy which includes standard and the system in maintaining the quality based on ISO standard, to evaluate the application of the system in maintaining quality and managing the quality improvement, to make sure the obedience and the application of GCG (Good Corporate Governance) through the Whistle Blowing System, and to monitor the implementation of KPKU (Kriteria Penilaian Kinerja Unggul) of the State Owned Enterprises in the company.

7. The report of corporate secretary activities

During 2013, EVP Corporate Secretary has done various obligatory activities include:

- a. Attend the RUPS as the responsibility for the 2013 RKAP and RUPS for the validation of 2014 RKAP.
- b. Attend and make minutes of the BoC conference and BoD Meeting 10 times.
- c. Attend and make minutes of the BoD conference meeting 52 times.
- d. Attend and make minutes of the executive committee conference 16 times.

In addition to the obligatory duties, EVP Corporate Secretary of PT KAI also carries out special tasks, among others:

- a. As the team leader of goods examiner as well as the service of consultant and Information Technology
- b. As the PSO Team leader.
- c. As the chairman of KPKU.
- d. As the chairman of GCG.
- e. As the chairman of Locomotive Football Club.
- f. AS the Project Director of RDS (Rail Document System).

Sementara dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya, EVP Corporate Secretary yang dibantu oleh empat VP (Vice President), telah melaksanakan kegiatan selama tahun 2013, diantaranya:

- a. Kegiatan Corporate Document Management and Files, diantaranya:
 - 1). Pelayanan surat masuk dan keluar.
 - 2). Pengelolaan e-library.
 - 3). Melaksanakan Standarisasi pelayanan dokumen daerah.
 - 4). Mengendalikan digitalisasi dokumen, terdapat 499 dokumen aset terdigitalisasi.
 - 5). Membuat dan menetapkan Jadwal Retensi Arsip (JRA), dan sebagainya.
- b. Kegiatan Corporate Social Responsibility, diantaranya:
 - 1). Gerakan Penghijauan Dilahan Kritis Dalam Rangka Mendukung Program Pemerintah (Gerakan 1000 Pohon).
 - 2). Pelestarian & Kebersihan Sungai Cikapundung.
 - 3). Pameran pada Solo Raya Creative Expo,2013 yang menampilkan mitra binaan CSR PT KAI diantaranya Batik Hins Collection, Keripik Bonggol, dan Batik Tasikmalaya.
 - 4). Survey desa Ciganea sebagai desa Binaan CSR PT KAI (Persero).
 - 5). Pembangunan Sarana dan Prasarana: Sarana Ibadah Gereja HKbp Di Bincarung Bogor, Pengaspalan Jalan Di Stasiun Sasaksaat, Pembangunan Masjid Jami di Kompleks Perumahan Kementerian Sekretariat Negara.
- c. Kegiatan Public Relations, diantaranya:
 - 1). Melaksanakan publikasi perusahaan melalui media cetak seperti:
 - a). Laporan Tahunan sebanyak satu kali.
 - b). Company Profile sebanyak satu kali.
 - c). Penerbitan Media Internal "Tabloid KONTAK" sebanyak 12 kali.
 - d). Penertiban Media eksternal "Majalah REL" sebanyak enam kali.

In carrying out the duties and responsibilities, the EVP Corporate Secretary is assisted by four VPs (Vice President), and has been doing the activities during the 2013, among others:

- a. *The Activities of Corporate Document Management and Files, among others:*
 - 1). *Mail handling, in and out.*
 - 2). *E-Library Management.*
 - 3). *Doing the standardization of the regional documents service.*
 - 4). *Controlling document digitalization, there are 499 asset documents digitized.*
 - 5). *Making and deciding the Archives Retention Schedule (JRA), and so on.*
- b. *The Activities of Corporate Social Responsibility, among others:*
 - 1). *The Regreening Movement on Critically Degraded Land In Supporting the Program of the Government (the 1000 Trees Movement)*
 - 2). *The Conservation and Cleanliness of Cikapundung River.*
 - 3). *Exhibition at the 2013 Solo Raya Creative Expo which featured the development partners of CSR PT KAI, among others Batik Hins Collection, Keripik Bonggol, and Batik Tasikmalaya.*
 - 4). *Survey to Ciganea village as the guided village of CSR program of PT KAI.*
 - 5). *The Development of Facilities and Infrastructures: The Facilities of Religion Service HKBP Church in Bincarung Bogor, Road Asphaltating in Sasaksaat Station, the Building of Jami Mosque in the Ministry of State Secretariate Housing Complex.*
- c. *The Activities of Public Relations, among others:*
 - 1). *Conducting company publications via printed media such as:*
 - a). *Annual Report, once.*
 - b). *Company Profile, once.*
 - c). *Publication of "KONTAK Tabloid" Internal Media, twelve times.*
 - d). *Publication of "REL Magazine" External Media, six times.*

2). Melaksakan publikasi melalui website perusahaan dan portal Kementerian BUMN Seperti:

- a). Pada Website Menampilkan Berita kereta api sebanyak 110 kali.
- b). Pada Website Menampilkan siaran pers sebanyak 23 kali.
- c). Pada Website Menampilkan penghargaan perusahaan sebanyak 114 kali
- d). Pada Portal Kementerian menampilkan berita sebanyak 750 kali.

3). Melaksanakan publikasi melalui sosial media perusahaan diantaranya twitter, facebook, You tube, Instagram, Google+, yaitu:

- a). Dalam Twitter ada Tweet sebanyak 2499 kali.
- b). Dalam Facebook ada Post sebanyak 183 kali.
- c). Dalam Google+ ada post sebanyak 115 kali.
- d). Dalam Youtube ada video sebanyak 30 kali.
- e). Dalam Instagram ada post sebanyak 182 kali.

4). Meningkatkan pencitraan melalui media cetak lokal dan nasional melalui pemuatan advertorial sebanyak 55 advertorial dan iklan pencitraan sebanyak 75 kali. Berita yang terangkum dari media cetak nasional dan media online memiliki nilai positif sebesar 64,2%, nilai negatif sebesar 0,9% dan nilai netral 34,9%.

d. Kegiatan General Affairs:

- 1). Melaksanakan program pekerjaan rutin perawatan bangunan kantor pusat.
- 2). Melaksanakan pengelolaan akomodasi dan perawatan lingkungan kantor, mess dan wisma.
- 3). Melaksanakan dan merencanakan kegiatan keprotokoleran direksi dan dewan komisaris serta tamu-tamu dinas penting di JRC.
- 4). Mempersiapkan Upacara HUT Kereta Api.
- 5). Merencanakan pengadaan pendistribusian se ragam dinas, olah raga, barang cetakan, kalender, souvenir, ATK dan inventaris kantor.
- 6). Sinergi Kegiatan dan Administrasi Kesekretariatan Dewan Komisaris dan Direksi.
- 7). Menyiapkan Administrasi dan Pengurusan Perjalanan Dinas (Domestik dan Luar Negeri), dan sebagainya.

2). *Conducting publication via company website and portal of the Ministry of State Owned Enterprises, such as:*

- a). *The Website Features 110 train News.*
 - b). *The Website Features 23 pers releases.*
 - c). *The Website Features 114 awards for the company.*
 - d). *The Portal of the Ministry features 750 news.*
- 3). *Doing publications via the social media of the company such as twitter, facebook, Youtube, Instagram, Google+, namely:*
- a). *On Twitter there are 2499 tweets.*
 - b). *On Facebook there are 183 posts.*
 - c). *On Google+ there are 115 posts.*
 - d). *On Youtube there are 30 videos.*
 - e). *On Instagram there are 182 posts.*

4). *Improving the imaging via local and national printed media in 55 advertorials and 75 imaging advertisements. The news comprised from the national printed media and online media has got 64.2% positive values, 0.9% negative values and 34.9% neutral values.*

d. *The Activities of the General Affairs:*

- 1). *Executing the routine work program of central office building maintenance.*
- 2). *Executing accomodation management and environmental maintenance of the offices, messes and homestays.*
- 3). *Executing and planning protocolly activities of the direction and commissary board as well as the essential official guests in JRC.*
- 4). *Preparing for the Anniversary Ceremony of the Indonesian Railway.*
- 5). *Planning the distributing provision for official uniforms, sportswear, printed goods, calendars, souvenirs, office stationeries and office inventories.*
- 6). *Activity Synergies and Comissary Board and Direction Board Secretariate Administration.*
- 7). *Preparing the Administration and the arrangement for Official Trip (Domestic and Abroad), and so on.*

e. Kegiatan Quality Assurance and Good Corporate Governance, diantaranya:

- 1). Menyusun Sistem Manajemen Mutu dan Standarisasi proses dan prosedur kerja di Daerah Operasi dan Divisi/Sub Divisi Regional.
- 2). Melaksanakan Sertifikasi ISO 9001:2008 Di Daerah Operasi dan Divisi/Sub Divisi Regional.
- 3). Surveillance Audit di 17 stasiun besar, 10 dipo lokomotif dan 12 dipo kereta.
- 4). Melaksanakan Pelatihan sistem manajemen mutu.
- 5). Melaksanakan *frontliner* award 2013 & Innovation & Improvement Award 2013.
- 6). Melaksanakan Asesmen GCG PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2012 dari eksternal.
- 7). Meriview hasil Asesmen GCG PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2012 dari BPKP perwakilan Jawa Barat secara berkelanjutan.

8. Publikasi informasi Perusahaan

Sepanjang tahun 2013, PT. KAI (Persero) melakukan publikasi baik berupa pemberitaan, advertorial, artikel dan iklan pencitraan di sejumlah media cetak nasional dan lokal. Aktivitas publikasi perusahaan tahun 2013 diantaranya:

- a. Publikasi Media Internal
- b. Publikasi Media Eksternal

e. *The Activities of Quality Assurance and Good Corporate Governance, among others:*

- 1). *Arranging Quality Management and Standardization System of work process and procedure in the Operation Areas and Regional Divisions/Sub Divisions.*
- 2). *Executing ISO 9001:2008 Certification In the Operation Areas and Regional Divisions/Sub Divisions.*
- 3). *Auditing Surveillance in 17 big stations, 10 engine sheds and 12 train depots.*
- 4). *Executing Training for quality management system.*
- 5). *Executing 2013 front liner award & Innovation & Improvement Award 2013.*
- 6). *Executing the GCG Assessment of PT Kereta Api Indonesia (Persero) year 2012 from the external.*
- 7). *Reviewing the result of the GCG Assessment of PT Kereta Api Indonesia (Persero) year 2012 from BPKP West Java representative sustainably.*

8. *The Information Publication of the Company*

During the 2013, PT KAI (Persero) conducted publications in the forms of press, advertorial, articles and image advertisement in several local and national printed media. The publication activities of the company in 2013 are among others:

- a. *Internal Media Publication*
- b. *External Media Publication*

PENERBITAN MEDIA INTERNAL PERUSAHAAN

INTERNAL MEDIA PUBLISHING COMPANY

Tanggal Tanggal	Topik Topik	Media Media
Januari 2013 January 2013	Tahun 2013 = Tantangan! <i>2013 = Challenge!</i>	Tabloid KONTAK <i>KONTAK Tabloid</i>
Februari 2013 February 2013	Menggapai Cita 1,2 Juta Penumpang Sehari. <i>Reaching the goal of 1.2 million passengers a day.</i>	Tabloid KONTAK <i>KONTAK Tabloid</i>
Maret 2013 March 2013	Geliat Angkutan Barang. <i>The Wriggle of Transport of Goods.</i>	Tabloid KONTAK <i>KONTAK Tabloid</i>
April 2013 April 2013	Misi Perubahan yang Tak Surut Tantangan. <i>A Mission of Changes Full of Challenges.</i>	Tabloid KONTAK <i>KONTAK Tabloid</i>
Mei 2013 May 2013	Melihat "Dunia". <i>See the "World".</i>	Tabloid KONTAK <i>KONTAK Tabloid</i>
Juni 2013 June 2013	Menuju Standar Pelayanan KA yang Mumpuni. <i>To the qualified Train Service Standard</i>	Tabloid KONTAK <i>KONTAK Tabloid</i>
Juli 2013 July 2013	Integritas Berbua Penghargaan. <i>Integrity Bear Award</i>	Tabloid KONTAK <i>KONTAK Tabloid</i>
Agustus 2013 August 2013	Tonggak Sejarah Baru & Angkutan Lebaran 2013. <i>TNew Milestone of History & 2013 Lebaran Transport.</i>	Tabloid KONTAK <i>KONTAK Tabloid</i>
September 2013 September 2013	Gang Buntu. <i>Gang Buntu.</i>	Tabloid KONTAK <i>KONTAK Tabloid</i>
Oktober 2013 October 2013	68 Tahun KAI Gemilang Berkarya. <i>68 Years of KAI's Brilliant Works.</i>	Tabloid KONTAK <i>KONTAK Tabloid</i>
November 2013 November 2013	Bangkit Menjadi BUMN Bersih. <i>Rise To Become Clean BUMN.</i>	Tabloid KONTAK <i>KONTAK Tabloid</i>
Desember 2013 December 2013	Semangat Perubahan Insan Sarana. <i>The Spirit of Change Insan Sarana.</i>	Tabloid KONTAK <i>KONTAK Tabloid</i>

PENERBITAN MEDIA EKSTERNAL PERUSAHAAN

EXTERNAL MEDIA PUBLISHING COMPANY

Edisi	Topik	Media
Edition	Topic	Media
Edisi 1/ 2013	Menyapa Sang Surya dari Puncak Si Kunir. <i>Greeting the Sun from the Peak of Si Kunir.</i>	Majalah REL <i>REL Magazine</i>
Edisi 2/ 2013	Cerita Istimewa dari taman laut Karimunjawa. <i>Special Story from Karimunjawa marine park.</i>	Majalah REL <i>REL Magazine</i>
Edisi 3/ 2013	Semarak menyambut bulan ramadhan. <i>Lively welcome the month of Ramadhan.</i>	Majalah REL <i>REL Magazine</i>
Edisi 4/ 2013	Wisata Malam Semarang <i>Semarang Night Tour</i>	Majalah REL <i>REL Magazine</i>
Edisi 5/ 2013	Air Terjun Srigethuk, Jelajahi, Selami, Arungi!! <i>Srigethuk Waterfall, Explore, Delve, Sail Through!!</i>	Majalah REL <i>REL Magazine</i>
Edisi 6/ 2013	Wahana Lengkap di Kota Berjuluk "Paris Van Java". <i>Complete Facilities in the City called "Paris Van Java" ..</i>	Majalah REL <i>REL Magazine</i>

- Penerbitan Press Release 2013

The Publication of 2013 Press Release

No	Tema	Judul Siaran Pers	Pelaksanaan
No	Theme	Pers Release Title	Execution
1	Gapeka 2013 <i>Gapeka 2013</i>	1 April 2013 Pemberlakuan Jadwal Baru Perjalanan KA. <i>April 1 2013 The Enforcement of New Schedule for the Train Route</i>	Maret 2013 <i>March 2013</i>
2	Pembatalan & penundaan keberangkatan <i>Departure Cancellation & Delay</i>	Ketentuan Pembatalan Tiket KA dan Penundaan Jadwal Keberangkatan. <i>Stipulation for Train Tickets Cancelation and Departure Schedule Delays.</i>	Maret 2013 <i>March 2013</i>
3	Aplikasi pemesanan tiket pada ponsel. <i>Ticket Reservation Application on Mobile Phones</i>	PadiTrain, Aplikasi Mobile Pembelian Tiket KA Berasuransi hingga Rp 50 juta Sangat Mudah, Aman, 24 jam, Canggih, Hemat waktu. <i>PadiTrain, Train Ticket Mobile Application with Insurance up to 50 Million Rupiahs Really Easy, Safe, 24 Hours, Sophisticated, Time-saver.</i>	Apr-13 <i>Apr-13</i>
4	KAI Expo <i>KAI Expo</i>	KAI Expo 2013. <i>2013 KAI Expo</i>	Apr-13 <i>Apr-13</i>
5	Dirut PT KAI <i>CEO of PT KAI</i>	Dirut PT KAI Raih The 1st Rank of Indonesia CEO Choice 2013. <i>CEO of PT KAI Achieves The 1st Rank of 2013 Indonesia CEO Choice.</i>	Mei 2013 <i>May 2013</i>
6	Seminar keselamatan <i>Safety Seminar</i>	PT KAI Selenggarakan Seminar Nasional Keselamatan. <i>PT KAI Conducted National Seminar of Safety.</i>	Mei 2013 <i>May 2013</i>
7	Seminar aset <i>Assets Seminar</i>	PT KAI Selenggarakan Seminar Perlindungan & Pengembalian Aset-aset Negara. <i>PT KAI Conducted A Seminar for Protecting and Returning the State Assets..</i>	Mei 2013 <i>May 2013</i>
8	KA Tambahan Lebaran <i>Lebaran Additional Trains</i>	Mulai 1 Juni Tiket KA Tambahan Lebaran Bisa Dibeli. <i>The Tickets for Lebaran Additional Trains available starting June 1st.</i>	Mei 2013 <i>May 2013</i>
9	MoU dengan perbankan <i>MoU with Banking</i>	E-ticketing untuk Beri Kemudahan Pengguna Commuter Line dan KA Bandara. <i>E-ticketing to Give Easy Access to the Users of Commuter Line and Airport Trains.</i>	Juni 2013 <i>June 2013</i>
10	Kontrak PSO <i>PSO Contract</i>	Kontrak PSO Ditandatangai, Tarif KA Ekonomi Turun. <i>The PSO Contract get signed, the tariff for Economy-Class Trains decreases.</i>	Juli 2013 <i>July 2013</i>

No	Tema	Judul Siaran Pers	Pelaksanaan
No	Theme	Pers Release Title	Execution
11	Renop Lebaran <i>Lebaran Operation Plan</i>	Rencana Operasi Angkuta Lebaran 2013. <i>2013 Lebaran Transport Operation Plan.</i>	Juli 2013 <i>July 2013</i>
12	Aplikasi pemesanan tiket pada BB <i>Ticket Reservation Application on Blackberry</i>	PT KAI (Persero) Luncurkan Official Mobile Application untuk Blackberry. <i>PT KAI (Persero) Launches the Official Mobile Application for Blackberry.</i>	Agst 2013 <i>Aug 2013</i>
13	Launching Buku Jonan <i>the Launching of the Jonan Book</i>	Launching Buku: Jonan dan Evolusi Kereta Api Indonesia. <i>Book Launching: Jonan and Evolution of Indonesian Trains</i>	Sep-13 <i>Sep-13</i>
14	HUT PT Kereta Api Indonesia (Persero) <i>PT Kereta Api Indonesia (Persero) Anniversary</i>	HUT PT Kereta Api Indonesia (Persero) ke-68: Gemilang Berkarya Demi Kemajuan Transportasi Bangsa. <i>PT Kereta Api Indonesia (Persero) 68th Anniversary: Work Brilliantly for the Advance of National Transportation.</i>	Sep-13 <i>Sep-13</i>
15	Promo tiket <i>Mascot Launching</i>	Rayakan Semangat Pemuda Bersama KAI. <i>Celebrate the Spirit of Youth with KAI.</i>	Sep-13 <i>Sep-13</i>
16	Launching Maskot <i>Launching Maskot</i>	Kelahiran Si Loko untuk KAI. <i>The Birth of Loco for KAI</i>	Sep-13 <i>Sep-13</i>
17	KA Ciremai <i>Ciremai Train</i>	Launching KA Ciremai Ekspres. <i>Launching of Ciremai Express Trains</i>	Sep-13 <i>Sep-13</i>
18	Bedah Buku Jonan <i>Jonan Book Review</i>	Bedah Buku: Jonan dan Evolusi Kereta Api Indonesia. <i>Book Review: Jonan and the Evolution of Indonesian Trains.</i>	Okt 2013 <i>Oct 2013</i>
19	Promo tiket <i>Ticket Promotion</i>	Kejutan untuk Pahlawan. <i>Surprise for the Heroes (Patriots).</i>	Nop-13 <i>Nov-13</i>
20	KA Pangrango <i>Pangrango Trains</i>	KA Pangrango Layani Bogor-Sukabumi. <i>KA Pangrango Serves Bogor-Sukabumi.</i>	Nop-13 <i>Nov-13</i>
21	KRDI Perintis Aceh <i>KRDI Perintis Aceh</i>	PT KAI (Persero) Jangkau Aceh dengan KRDI Perintis Aceh. <i>PT KAI (Persero) Reaches Aceh with KRDI Perintis Aceh.</i>	Des 2013 <i>Dec 2013</i>
22	Renop Natal Tahun Baru <i>Christmas New Year Operation Plan</i>	Rencana Operasi Angkutan Natal 2013 & Tahun Baru 2014. <i>2014 Christmas New Year Transport Operation Plan.</i>	Des 2013 <i>Des 2013</i>
23	Perubahan nama balai pelatihan <i>The Change of Name for the Training Centers</i>	PT KAI (Persero) Abadikan Nama Syuhadanya di Balai Pelatihan. <i>PT KAI (Persero) perpetuates the Name of Syuhadanya in the Training Centers.</i>	Des 2013 <i>Des 2013</i>

- Penerbitan advertorial di media cetak tahun 2013

The Advertorial Publication in printed media, 2013

No	Tanggal	Nama Media	Judul Advertorial
No	Date	Media Name	Title Of The Advertorial
1	19 Februari <i>19 February</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	Torehan Prestasi PT KAI (Persero) 2012. <i>The Achievements Nicks of PT KAI (Persero) in 2012.</i>
2	19 Februari <i>19 February</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	Jalan Panjang PT KAI (Persero). <i>The Long Way of PT KAI (Persero).</i>
3	19 Februari <i>19 February</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	Ini Bukan Pekerjaan Enteng. <i>This Is Not An Easy Job.</i>
4	19 Februari <i>19 February</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	Inovasi Pelayanan KA. <i>Train Service Innovations.</i>
5	19 Februari <i>19 February</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	Teknologi, Membuat KAI Lincah Bergerak. <i>Technology, Making KAI Move Swiftly.</i>
6	19 Februari <i>19 February</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	Transportasi SDM di Kereta Api. <i>Human Resources Transportation in the Train.</i>
7	19 Februari <i>19 February</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	Jejaring Bisnis PT KAI (Persero). <i>The Social Networking of PT KAI (Persero).</i>
8	19 Februari <i>19 February</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	Semua Kereta Akan Ber-AC. <i>All Trains Will Be Air-Conditioned.</i>
9	13 Mei <i>13 May</i>	Bisnis Global <i>Bisnis Global</i>	Andalan Transportasi Masa Depan. <i>Reliable Future Transportation.</i>
10	18 Mei <i>18 May</i>	Suara Pembaruan <i>Suara Pembaruan</i>	E-Ticketing Siap Digunakan. <i>E-Ticketing Is Ready To Use.</i>
11	21 Mei <i>21 May</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	Adv : E-Ticketing PT KAI (Persero). <i>Adv : E-Ticketing of PT KAI (Persero).</i>
12	21 Mei <i>21 May</i>	Global Business <i>Global Business</i>	Adv : PT KAI (Persero) Asuransikan 144 Lokomotif & 2400 Gerbong. <i>Adv : PT KAI (Persero) Insures 144 Locomotives and 2400 Railway Wagons.</i>
13	18 Mei <i>18 May</i>	Suara Pembaruan <i>Suara Pembaruan</i>	E-Ticketing Siap Digunakan. <i>E-Ticketing Is Ready To Use</i>
14	23 Mei <i>23 May</i>	Pikiran Rakyat <i>Pikiran Rakyat</i>	Bayar Tiket KA di ATM BNI Gratis Uang Saku. <i>Pay for the Train Tickets Via ATM BNI Free Allowance.</i>
15	24 Mei <i>24 May</i>	Media Indonesia <i>Media Indonesia</i>	Kini Bisa Reservasi & Bayar Kode Booking Tiket KA. <i>Reservation & Payment for Train Ticket Booking Code Are Now Available.</i>
16	27 Mei <i>27 May</i>	Kompas <i>Kompas</i>	Bayar Tiket KA di ATM BNI Gratis Uang Saku. <i>Pay for the Train Tickets Via ATM BNI Free Allowance.</i>
17	31 Mei <i>31 May</i>	Bandung Ekspres <i>Bandung Ekspres</i>	Sponsorship Indonesia Marketeers Festival 2013. <i>Sponsorship of Indonesia Marketeers Festival 2013.</i>
18	28 Juni <i>28 June</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	Artikel: Misi Perubahan yang Tak Surut Tantangan. <i>Article: A Mission of Changes Full of Challenges.</i>
19	10 Juli <i>10 July</i>	Indopos <i>Indopos</i>	LEN Siap Bereskan Persoalan Sinyal. <i>LEN Ready to Fix Signal Problems</i>
20	11 Juli <i>11 July</i>	Indopos <i>Indopos</i>	Tarif KRL Turun, Tarif Penyebrangan Naik. <i>Train Tariff Decreases, Crossing Tariff Increases.</i>

No	Tanggal	Nama Media	Judul Advertorial
No	Date	Media Name	Title Of The Advertorial
21	12 Juli <i>12 July</i>	Majalah Global Business <i>Global Business Magazine</i>	Menjadikan KAI Angkutan Masa Depan. <i>Make KAI Future Transport.</i>
22	12 Juli <i>12 July</i>	Majalah Global Business <i>Global Business Magazine</i>	Inovasi KAI, E-ticketing & Tarif Progresif di Jabodetabek. <i>Innovations of KAI, E-ticketing & Progressive Tariff in Jabodetabek.</i>
23	12 Juli <i>12 July</i>	Majalah Global Business <i>Global Business Magazine</i>	Sulistyo Wimbo: KAI Menjadi Pilihan Masyarakat. <i>Sulistyo Wimbo: KAI Becomes the People's Choice</i>
24	15 Juli <i>15 July</i>	Majalah Global Review <i>Global Review Magazine</i>	Edi Sukmoro: Ketegasan Modal Utama Capai Keberhasilan. <i>Edi Sukmoro: Resoluteness The Main Factor to Achieve Success.</i>
25	15 Juli <i>15 July</i>	Majalah Global Review <i>Global Review Magazine</i>	"Mari Bung Rebut Kembali", Keseriusan KAI Mengelola Aset. <i>"Mari Bung Rebut Kembali", The Seriousness of KAI in Assets Management.</i>
26	21 Juli <i>21 July</i>	Majalah Gatra <i>Gatra Magazine</i>	Adv: Memberikan Kenyamanan Saat Mudik Lebaran. <i>Adv: Providing Comfort At Lebaran Moment.</i>
27	21 Juli <i>21 July</i>	Majalah Gatra <i>Gatra Magazine</i>	Ucapan Dirgahayu RI. <i>Anniversary Congratulatory for the Anniversary of the Republic of Indonesia.</i>
28	24 Juli <i>24 July</i>	Majalah Men's Obsession <i>Men's Obsession Magazine</i>	Ignasius Jonan: Dimulai dengan Cara Mengakhiri Pola Pikir Lama. <i>Ignasius Jonan: Started by Pt An End to Old Thinking Pattern.</i>
29	24 Juli <i>24 July</i>	Majalah Men's Obsession <i>Men's Obsession Magazine</i>	PT KAI Semakin Memikat Rakyat. <i>PT KAI Charms People More.</i>
30	25 Juli <i>25 July</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	PT KAI, Terus Berinovasi Melayani Publik. <i>PT KAI, Keep Innovating to Serve Public.</i>
31	25 Juli <i>25 July</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	Mengejar Ilmu Hingga ke Negeri Panda. <i>Seeking Knowledge to the Country of Panda</i>
32	25 Juli <i>25 July</i>	Indopos <i>Indopos</i>	Naik KA, Merak-Madiun Rp 108 Ribu. <i>Taking Train, Merak-Madiun 108,000 Rupiahs.</i>
33	6 Agustus <i>6 August</i>	Indopos <i>Indopos</i>	312 Ribu Pemudik dari Sta. Senen. <i>312 Thousands People Who Went To Their Hometown from Senen Train Station</i>
34	7 Agustus <i>7 August</i>	Indopos <i>Indopos</i>	Stasiun, Masih Dipadati Pemudik. <i>Train Station, Still Fulfilled by People Who Went To Their Hometown.</i>
35	10 Agustus <i>10 August</i>	Indopos <i>Indopos</i>	Penuh Hingga H+10, KAI Daop VI Perketat Keamanan. <i>Full Till H+10, KAI Operational Region VI Tighten Its Security.</i>
36	11 Agustus <i>11 August</i>	Indopos <i>Indopos</i>	Berita Foto: Sta Senen Jkt. <i>Photo News: Senen Train Station Jkt.</i>
37	13 Agustus <i>13 August</i>	Indopos <i>Indopos</i>	Dahlam Puji Kinerja BUMN. <i>Dahlam Flatters the Work Performance of BUMN.</i>
38	14 Agustus <i>14 August</i>	Media Pekerja BUMN <i>Media Workers</i>	Wawancara: Ignasius Jonan, Perusahaan Jasa Itu Orientasinya Pelanggan. <i>Ignasius Jonan, interviewed: Perusahaan Jasa Itu Orientasinya Pelanggan.</i>

No	Tanggal	Nama Media	Judul Advertorial
No	Date	Media Name	Title Of The Advertorial
39	08 Sept <i>08 Sept</i>	Indopos <i>Indopos</i>	97 Ribu Warga Depok Gunakan Kereta. <i>97 Thousands of Depok Citizen Take the Train</i>
40	12 Sept <i>12 Sept</i>	Majalah Itech <i>Itech Magazine</i>	Inovasi Teknologi KAI, Tekan Biaya Operasional. <i>Technology Innovation of KAI, Suppress the Operational Costs.</i>
41	12 Sept <i>12 Sept</i>	Majalah Itech <i>Itech Magazine</i>	Ucapan Selamat kepada Pemenang BUMN Innovation Award 2013. <i>Congratulation Message to the Winners of 2013 BUMN Innovation Award.</i>
42	12 Sept <i>12 Sept</i>	Majalah Itech <i>Itech Magazine</i>	BUMN Innovation Award 2013. <i>BUMN Innovation Award 2013</i>
43	28 Sept <i>28 Sept</i>	Rakyat Merdeka <i>Rakyat Merdeka</i>	Adv: 68 Tahun KAI Mengabdi, Transformasi PT KAI: Dari Product.... <i>Adv: 68 Years of Devotion, the Transformation of PT KAI: From Products...</i>
44	28 Sept <i>28 Sept</i>	Radar Bandung <i>Radar Bandung</i>	Iklan: HUT KA dan Peluncuran KA Ciremai Ekspres. <i>Adv: the Anniversary of KA and the Launching of Ciremai Express Train.</i>
45	30 Okt <i>30 Oct</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	Wawancara: Ignasius Jonan, Dirut KAI: Saya Ini Taat Azas dan Aturan. <i>Interview: Ignasius Jonan, the CEO of KAI: I Am Obedient to Norms and Rules.</i>
46	30 Okt <i>30 Oct</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	PT KAI (Persero): Layanan Penumpang Tak Akan Dikorbankan. <i>PT KAI (Persero): Passenger Services Will Not Be Sacrificed.</i>
47	30 Okt <i>30 Oct</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	Ignasius Jonan: Keputusan Bisnis Tak Boleh Dikriminalisasi. <i>Ignasius Jonan: Business Decisions Cannot Be Criminalized.</i>
48	30 Okt <i>30 Oct</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	Gemilang Berkarya Menuju Kemajuan Transportasi Bangsa. <i>Working Brilliantly Towards the Advancement of National Transportation.</i>
49	30 Okt <i>30 Oct</i>	Majalah BUMN Track <i>BUMN Track Magazine</i>	KAI Luncurkan Buku pada HUT ke-68. <i>KAI Launches Books at the 68th Anniversary.</i>
50	18 Nop <i>18 Nov</i>	Sinar Indonesia Baru <i>Sinar Indonesia Baru</i>	KA di Sumut Bagaikan Kerakap di Atas Batu. <i>KA in North Sumatra Like A Kerakap On A Rock.</i>
51	21 Nop <i>21 Nov</i>	Majalah Global Review <i>Global Review Magazine</i>	PT KAI (Persero): Evolusi Ala Jonan, Kuatkan Keyakinan. <i>PT KAI (Persero): Evolution A la Jonan, Strengthen the Faith</i>
52	2 Des <i>2 Des</i>	Majalah SWA <i>SWA Magazine</i>	Advertorial: Transformasi Total ala KAI. <i>Advertorial: Total Transformation a la KAI.</i>
53	2 Des <i>2 Des</i>	Majalah SWA <i>SWA Magazine</i>	Advertorial: Menjalankan Mesin Transformasi Korporat. <i>Advertorial: Running the Corporate Transformation Machine.</i>
54	2 Des <i>2 Des</i>	Majalah SWA <i>SWA Magazine</i>	Indonesia Best Practice in Corporate Transformation 2013. <i>2013 Indonesia Best Practice in Corporate Transformation.</i>
55	2 Des <i>2 Des</i>	Majalah SWA <i>SWA Magazine</i>	Yang Sukses Bertransformasi: Ignasius Jonan, CEO PT KAI (Persero). <i>He Who Transforms Succesfully: Ignasius Jonan, CEO of PT KAI (Persero).</i>

K. SISTEM PENGENDALIAN INTERNAL

Berdasarkan Peraturan Menteri BUMN nomor: PER-01/MBU/2011 Tanggal 1 Agustus 2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik di BUMN, PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah menerapkan sistem pengawasan dan pendengdalian internal .

Ruang lingkup sistem pengendalian internal mencakup

- a. Lingkungan pengendalian.
 - 1). Nilai integritas dan etika.
 - 2). Komitmen terhadap kompetensi.
 - 3). Filosofi manajemen dan gaya operasi.
 - 4). Struktur organisasi.
 - 5). Perhatian dan pengarahan yang diberikan oleh Dewan Direksi dan Komitenya.
 - 6). Cara pembagian otoritas dan tanggung jawab.
 - 7). Kebijakan sumber daya manusia dan prosedur.
- b. Penilaian risiko, merupakan proses identifikasi dan analisis entitas mengenai risiko yang relevan terhadap pencapaian tujuan, yang membentuk suatu dasar mengenai bagaimana risiko harus dikelola.
- c. Aktivitas pengendalian, merupakan kebijakan dan prosedur yang meyakinkan bahwa perintah manajemen dilaksanakan, meliputi :
 - 1). Pemisahan tugas dan fungsi.
 - 2). Dokumen dan catatan yang memadai.
 - 3). Akses terbatas terhadap aset.
 - 4). Pengecekan akuntabilitas dan tinjauan kinerja oleh pihak independen.
 - 5). Pengendalian pengolahan informasi.
- d. Informasi dan komunikasi, merupakan pertukaran informasi dalam suatu bentuk dan kerangka waktu yang membuat orang mampu melaksanakan tanggung jawabnya.

Pemantauan, merupakan proses yang berkelanjutan untuk menaksir kualitas pengendalian internal dari waktu ke waktu serta untuk mengambil tindakan koreksi yang diperlukan. Pengawasan dicapai melalui aktivitas yang terus menerus, atau evaluasi terpisah, atau kombinasi keduanya.

K. THE SYSTEM OF INTERNAL CONTROL

Based on Regulation of The Minister For State Owned Enterprises Number: PER-01/MBU/2011 about Implementation of Good Corporate Governance (Corporate Governance) in State Owned Enterprises, PT Kereta Api Indonesia (Persero) has implied the internal supervision and control system.

The scope of the internal control system includes:

- a. *The Environment of Control.*
 - 1). *The value of integrity and ethic.*
 - 2). *Commitment towards competency.*
 - 3). *Management philosophy and operation style.*
 - 4). *Organization Structure.*
 - 5). *Attention and instruction which is given by the Board of Director and its Committee.*
 - 6). *The method of authority and responsibility distribution.*
 - 7). *The policies of human resources and procedures.*
- b. *Risk assessment, is the identification process and entity analysis about the relevant risk towards the goal achiever, which shapes a foundation of how risk should be managed.*
- c. *Controlling Activity, is both policy and procedure which assure the order of the management is executed, include:*
 - 1). *The distinction of duties and functions.*
 - 2). *Adequate documents and records.*
 - 3). *Limited access on the assets.*
 - 4). *Accountability checking and work performance reviewing by independent parties.*
 - 5). *The control on information management.*
- d. *Information and communication, is the exchange of information in a formation and time frame that make people able to do their responsibility.*

Monitoring, is a continuous process to appraise the quality of internal control from time to time as well as to take necessary corectional action. Supervision is achieved through continuous activities, or separated evaluation, or combination of both.

L. EVALUASI EFEKTIVITAS SISTEM PENGENDALIAN INTERNAL

Evaluasi sistem pengendalian internal PT Kereta API Indonesia (Persero) dilakukan oleh Auditor Internal maupun pihak eksternal. Audit internal dilakukan SPI (Satuan Pengawasan Intern) dengan melakukan audit sesuai PKT (Program Kerja Tahunan) dan/ atau Non PKT. Audit eksternal dilakukan oleh BPK, KAP (Kantor Akuntan Publik), serta BPKP (Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan). Dari kegiatan evaluasi di atas dihasilkan pendapat atas penilaian terhadap sistem pengendalian internal yang berbentuk LHA (Laporan Hasil Audit) atau LHP (Laporan Hasil Pemeriksaan). SPI menjadi mitra dari Komite Audit yang sebagai wakil dari Dewan Komisaris. SPI berkoordinasi dengan Komite Audit dengan cara menyampaikan PKAT (Program Kerja Audit Tahunan) yaitu:

- a. Menyampaikan tembusan LHA (Laporan Hasil Audit) kepada Komite Audit.
- b. Melaporkan issue-issue kelemahan pengendalian internal dan manajemen risiko yang signifikan disertai dengan rekomendasinya.
- c. Melaporkan realisasi pelaksanaan PKAT (Program Kerja Audit Tahunan) setiap tiga bulan.

M. UNIT AUDIT INTERNAL

1. Struktur SPI

Secara struktural Bagian Audit Internal/Satuan Pengawasan Intern berada setingkat di bawah Direktur Utama dengan dipimpin oleh Head of Internal Audit (Kepala SPI) setingkat EVP (Executive Vice President). Head of Internal Audit membawahi unit General Audit I, Unit General Audit II, Unit Investigator Audit, dan Unit Control, Evaluation & Administration.

L. EFFECTIVITY EVALUATION OF INTERNAL CONTROLLING SYSTEM

Internal audit is done by SPI (Internal Supervision Unit) by doing the auditing based on the PKT (Annual Work Program) and/or Non PKT. External audit is done by BPK, KAP (Public Accountants Office), as well as BPKP (Financial and Development Supervision Body). In the evaluation activity above results in opinions on the assessment towards the internal controlling system in the form of LHA (Audit Result Report) or LHP (Examination Result Report). SPI becomes the partner of Audit Committee representing the Commissary Board. SPI coordinates with the Audit Committee by presenting PKAT (Annual Audit Work Program) which are:

- a. Presenting the forwarding of the LHA (Audit Result Report) to the Audit Committee.
- b. Reporting the significant weakness issues of the internal control and risk management followed by the recommendations.
- c. Reporting the realization of conducting PKAT (Annual Audit Work Program) every three months.

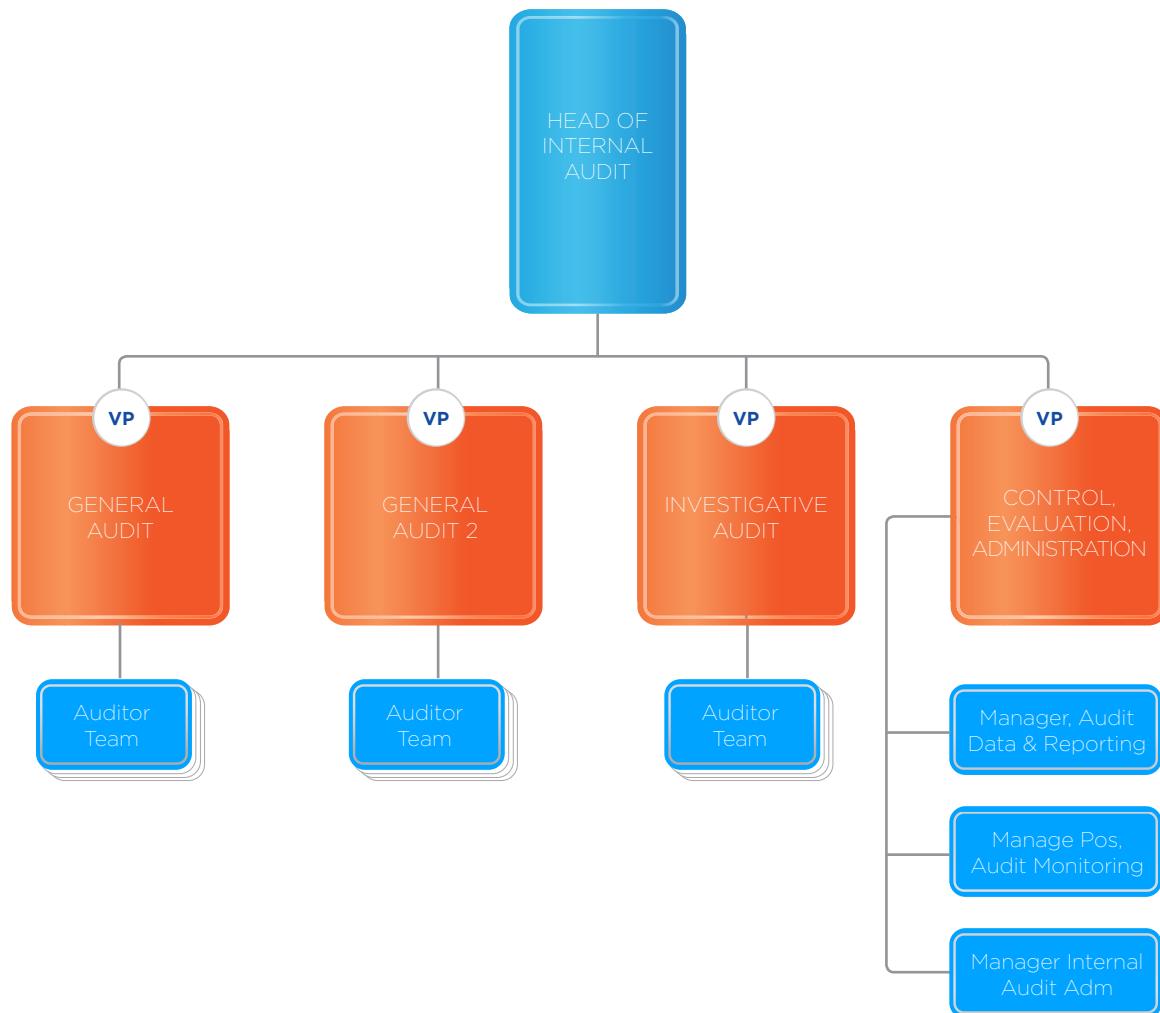
M. INTERNAL AUDIT UNIT

1. The Structure of SPI

Structurally, the Department of Internal Audit/ Internal Supervision Unit is one level under the CEO led by the Head of Internal Audit (the Head of SPI) at the same level with EVP (Executive Vice President). Head of Internal Audit is responsible for General Audit I, Unit General Audit II, Unit Investigator Audit, and Unit Control, Evaluation & Administration.

Struktur Organisasi Internal Audit

Internal Organization Audit Structure



2. Pengangkatan dan Pemberhentian Kepala SPI.

Berdasarkan Internal Audit Charter (Piagam Pengawasan Intern) PT. Kereta Api Indonesia (Persero), Head of Internal Audit (Kepala SPI) diangkat dan diberhentikan oleh Direktur Utama setelah mendapat persetujuan Dewan Komisaris.

2. Appointment and Dismissal of the Head of SPI

Based on the Internal Audit Charter PT Kereta Api Indonesia (Persero), Head of Internal Audit are appointed and dismissed by the CEO after being approved by the Commissary Board.

3. Profil Kepala SPI

Ernesto lahir di Bukittinggi 7 Juni 1959. Mengawali karir di PT. KAI (Persero) pada tahun 1990. Ernesto menjabat sebagai EVP Internal Audit sejak tahun 2012. Sebelumnya ia pernah menjabat sebagai VP Revenue Verification, VP Pajak, Kepala Sub Direktorat Sediaan, dan Kepada Bagian Administrasi dan SDM. Ernesto meraih gelar Sarjana Ekonomi di Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Bandung tahun 1987. Kemudian melanjutkan gelar S2 Manajemen Akuntansi di Universitas Padjadjaran tahun 2001.

4. Profil Auditor SPI.

Jumlah Auditor Internal di PT. KAI (Persero) tahun 2013 sebanyak 43 orang yang terdiri dari senior audit sebanyak 14 orang dan auditor sebanyak 26 orang. Semuanya telah memiliki kompetensi dan sertifikasi sebagai auditor sesuai standar yang dibutuhkan perusahaan. Komposisi personel SPI sebagai berikut:

5. Pengembangan Kompetensi dan Sertifikasi Auditor

Untuk meningkatkan kompetensi dan profesionalisme Auditor Internal PT. Kereta Api Indonesia (Persero), setiap Auditor wajib mengikuti Program Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi Qualified Internal Auditor yang diselenggarakan oleh (YPIA) Yayasan Pendidikan Internal Audit Sucofindo , dengan jenjang sebagai berikut :

3. The Profile of the Head of Internal Audit

Ernesto was born in Bukittinggi June 7 1959. Started his career in PT KAI (Persero) in 1990. Ernesto served as the EVP of Internal Audit since 2012. Previously he served as Revenue Verification VP, Tax VP, Head of Supplying Sub Directorate, and Head of Administration Division and Human Resources.. Ernesto earned a Bachelor's Degree in Economy in Bandung School of Economy in 1987. He then earned post-graduate degree of Accounting Management in Padjajaran University in 2001.

4.. The Profile of SPI Auditors

The number of Internal Auditor in PT KAI (Persero) in 2013 is 43 persons consisting of 14 senior auditors and 26 auditors. All of them have competencies and certifications as auditors as the company needs. The composition of SPI personnel is as follows:

5. The Development of Auditors Competence & Certification

To improve competencies and professionalism of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Internal Auditors, every one of them must attend the Qualified Internal Auditor Certification Education and Training Program held by (YPIA) Sucofindo Internal Audit Education Foundation, with the following stages:

No	Jabatan	Jumlah Karyawan
No	Occupation	Number Of Employee(S)
1	Executive Vice President Executive Vice President	1
2	Vice President Vice President	4
3	Manajer Manager	3
4	Senior Auditor Senior Auditor	17
5	Auditor/PKWT Auditor/PKWT	26
6	Staf Muda Young Staffs	2
7	Pelaksana Executive	7
TOTAL		60
TOTAL		60

- a. Auditor Intern Tingkat Dasar I.
- b. Auditor Intern Tingkat Dasar II.
- c. Auditor Intern Tingkat Lanjutan I.
- d. Auditor Intern Tingkat Lanjutan II.
- e. Audit Intren Tingkat Manajerial.
- f. Qualified Internal Auditor (QIA).
- g. Piagam Audit Internal

Untuk menyediakan pedoman kerja SPI, Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) menerbitkan Surat Keputusan No. KEP.U/OT.104/VII/1/KA-2012 tanggal 19 Juli 2012 tentang Internal Audit Charter Satuan Pengawasan Intern. Internal Audit Charter adalah pedoman bagi SPI dalam melaksanakan peran sebagai evaluator, konsultan dan katalisator. Piagam Pengawasan Intern mengacu pada peraturan perundang-undangan yang berlaku, anggaran dasar, dan prinsip-prinsip GCG.

Tujuan piagam pengawasan intern adalah sebagai pedoman bagi SPI untuk dapat melaksanakan kewenangan, tugas, dan tanggung jawabnya secara kompeten, independen, dan dapat dipertanggungjawabkan sehingga dapat diterima oleh semua pihak yang berkepentingan.

6. Tugas dan kewajiban SPI

Tugas dan kewajiban SPI berdasarkan Keputusan Direksi PT. KAI (Persero) No. KEP.U/OT.003/IV/7/KA-2012 tanggal 24 juli 2012 adalah merumuskan dan menyusun program dan pelaksanaan audit internal terhadap kegiatan manajemen pada semua satuan organisasi Kantor Pusat, Divisi Regional/Sub Divisi Regional, Daerah Operasi, UPT dan Anak Perusahaan di lingkungan PT. KAI (Persero) yang mencakup audit finansial, audit operasional, compliance audit, fraud audit dan/atau hal-hal yang bersifat insidental/khusus serta saran perbaikannya dengan fokus pada penerapan risk-based auditing untuk memastikan bahwa seluruh risiko bisnis telah dikendalikan dan kelola secara memadai serta counterpart untuk auditor ekternal dan komite audit.

- a. *Internal Auditor Level Basic I.*
- b. *Internal Auditor Level Basic II.*
- c. *Internal Auditor Level Intermediate I.*
- d. *Internal Auditor Level Intermediate II.*
- e. *Auditor Level Managerial.*
- f. *Qualified Internal Auditor (QIA).*
- g. *Internal Audit Charter*

To provide SPI work guide, the Directors of PT Kereta Api Indonesia (Persero) issued Decision Letter Number KEPU/OT.104/VII/1/KA-2012 July 19 2012 about Internal Audit Unit Internal Audit Charter. Internal Audit Charter is a guide for SPI in playing its role as an evaluator, consultant, and catalyst. Internal Audit Charter refers to the constitutional regulations in effect, statutes, and the principles of GCG.

The purpose of internal audit charter is as the guide for SPI to be able to execute its authorities, tasks and responsibilities to be acceptable by all interested parties.

6. Duties and responsibilities of SPI

Duties and responsibilities of SPI based on the decisions of the Directors of PT KAI (Persero) No. KEP. U/OT.003/IV/7/KA-2012 July 24 2012 is to formulate and arrange the programs and executions of internal audit towards the management activities on all organization units of Central Office, Regional Division/Regional Sub-Division, Operation Area, UPT and subsidiary companies in the vicinity of PT KAI (Persero) including financial audit, operational audit,compliance audit, fraud audit and/or incidental/special circumstances as well as improvement suggestions with focus on the implementation of risk-based auditing to ensure that all business risks have been controlled and managed adequately as well as the counterparts for external auditor and auditing committee.

7. Wewenang

IAC (Internal Audit Charter) Satuan Pengawasan Intern yang telah disahkan dengan Surat Keputusan Direksi nomor: KEP.U/OT.104/VII/1/KA-2012 tanggal 19 Juli 2012, Wewenang SPI yaitu :

- a. Mengakses seluruh informasi yang relevan tentang perusahaan, antara lain terhadap catatan, karyawan, sumber daya, dan dana serta aset perusahaan lainnya yang berkaitan dengan pelaksanaan tugas dan fungsi SPI.
- b. Melakukan komunikasi secara langsung dengan Direksi, Dewan Komisaris dan/atau Komite Audit serta anggota dari Direksi, Dewan Komisaris dan/ atau Komite Audit.
- c. Mendapatkan bantuan tenaga ahli/profesional, jika dianggap perlu, baik dari dalam maupun dari luar perusahaan.
- d. Mengadakan rapat secara berkala dan insidental dengan Direksi, Dewan Komisaris dan/ atau Komite Audit.
- e. Melakukan koordinasi kegiatan SPI dengan kegiatan auditor eksternal.

8. Perencanaan Audit Internal Tahun 2014

PKT (Program Kerja Tahunan) Tahun 2014 SPI (Satuan Pengawasan Intern) telah disahkan dengan Surat Keputusan Direksi nomor: KEP.U/OT.102/II/1/KA-2014 tanggal 5 Februari 2014. Dalam PKT tersebut, perencanaan kegiatan audit untuk tahun anggaran 2014 disusun dengan mengarah pada prinsip Audit Berbasis Risiko (Risk Based Audit) yang fokus pada sasaran audit yang mempunyai risiko signifikan dan berdampak negatif terhadap pencapaian tujuan perusahaan.

"Risk Based Audit" dengan mengidentifikasi risiko-risiko yang terkait dengan pencapaian program strategis Perusahaan, kemudian menentukan audit universe dengan menginventarisir hasil audit eksternal

7. Authorities

IAC (Internal Audit Charter) of Internal Audit Unit that has been legalized by the Directors' Decision Letter number: KEPU/OT.104/VII/1/KA-2012 July 19 2012, the authorities of SPI are:

- a. *Accessing all relevant informations concerning the company, among others on the records, employees, resources, and fund as well as the assets of other companies related to the duties and function implementation of SPI.*
- b. *Conducting communication directly with the Directors, Commissioner Board and/or Audit Committee as well as members of the Directors, Commissioner Board and/or Auditing Committee.*
- c. *Obtaining the assistance of experts/professionals, if considered necessary, both from inside and outside company.*
- d. *Arranging a conference periodically and incidentally with the Directors, Commissioner Board and/or Audit Committee.*
- e. *Conducting coordination on the activities of SPI with the activities of external auditors.*

8.. Internal Audit Planning, 2014

The 2014 PKT (Annual Work Program) of the SPI (Internal Audit Unit) has been legalized by the Directors' Decision Letter Number: KEPU/OT.102/II/1/KA-2014 February 5 2014. In the PKT, the audit activity planning for 2014 fiscal year is arranged by referring to the Risk-Based Audit principle that focuses on the audit target which has significant risks and negative impacts towards the goal achievement of the company.

"Risk Based Audit" by identifying risks related to the strategic programs achievement of the company, then determine audit universe by inventorize the result of the external audit (BPK/KAP) as well as internal audit (routine and investigative audit) from the prior year. The result of

(BPK/KAP) maupun hasil audit internal (audit rutin dan investigatif) tahun sebelumnya. Hasil identifikasi program strategis dan hasil audit universe dari temuan-temuan sebelumnya, kemudian dilakukan assesment risiko dengan memetakan sesuai tingkat frekuensi kejadian dan dampak materil terhadap pencapaian tujuan perusahaan, kemudian ditetapkan auditable unit.

a. Fokus Audit Operasional Tahun 2014.

Dari hasil identifikasi program strategis PT. KAI (Persero) dan temuan-temuan hasil audit intern dan ekstern tahun sebelumnya, maka pada tahun 2014 ditetapkan 4 fokus audit, yaitu :

1. Pengelolaan dan Pengusahaan Aset Non Produksi.
2. Keuangan.
3. Pengadaan Barang dan Jasa Selain UMDS.
4. Audit Tertentu:
5. Pelaksanaan SAP.
6. Pengelolaan aset Produksi.
7. Non PKT.

b. Program Audit Investigatif Tahun 2014.

Program audit Investigatif terdiri dari :

1. Penyelesaian permintaan audit khusus dari Direktur Utama luncuran Tahun 2012 dan 2013.
2. Non PKT:
 - a) Adanya pengaduan dan penugasan khusus dari Direktur Utama.
 - b) Permintaan dari Dewan Komisaris setelah mendapat disposisi penugasan audit khusus dari Direktur Utama.
 - c) Menindaklanjuti hasil temuan audit operasional dan hasil temuan audit eksternal (BPK-RI, KAP) setelah mendapat disposisi penugasan audit khusus dari Direktur Utama.

c. Monitoring Tindak Lanjut

Kegiatan monitoring tindak lanjut rekomendasi atas temuan audit internal maupun eksternal dilakukan secara intensif dan berkesinambungan serta dilaporkan setiap triwulan.

strategic program identification and the result of universe audit from the prior discoveries, then risk assessment is conducted by mapping according to the frequency of the occurrences and the material impacts towards the goal achievement of the company, and then the auditable unit is decided.

a. *The Focus of the 2014 Operational Audit*

From the PT. KAI (Persero) strategic program identification result and the discoveries resulted from internal and external audit the prior year, then in 2014 4 audit focuses are determined:

1. *Management and Undertaking of Non-Production Assets.*
2. *Finance.*
3. *Goods and Service Supplying Besides UMDS.*
4. *Certain Audits:*
5. *SAP Execution.*
6. *Production assets management.*
7. *Non PKT.*

b. Investigative Audit Program, 2014

The Investigative audit program consists of:

1. *The completion of special auditing request from the CEO launched in 2012 and 2013.*
2. *Non PKT:
 - a) There are reports/complaints and special assignment from the CEO.
 - b) Request from the Commissary Board after getting the disposition of special auditing assignment from the CEO.
 - c) Follow up the operational discovery results and the discovery result of the external audit (BPK-RI, Kap) after getting the disposition of special auditing assignment from the CEO.*

c. Follow Up Monitoring

The monitoring activity as the recommended follow up on the discoveries of both internal and external audit that is conducted intensively and continuously and reported every three month.

d. Jadwal Kegiatan SPI

d. Activity Schedule of SPI

Materi Materials	Bulan Month
Audit Fokus Pengadaan Barang dan Jasa. <i>Goods and Service Supplying Focus Audit</i>	Februari--April <i>February--April</i>
Audit Fokus Pengelolaan dan Pengusahaan Aset Non Produksi. <i>Focus Audit on Management and Undertaking of Non-production Assets.</i>	Mei-Juni <i>May-June</i>
Capacity Building. <i>Capacity Building.</i>	Juni-November <i>June-November</i>
In-house Training SAP. <i>In-house Training SAP</i>	Januari – Agustus <i>January – Agustus</i>
Pra dan Pasca Angkutan Lebaran. <i>Pre and Post Lebaran Transport</i>	Juli - Agustus <i>July - Agustus</i>
Audit Fokus Keuangan. <i>Finance Focus Audit.</i>	September--November <i>September--November</i>
Audit Non PKT. <i>Non-PKT Audit</i>	Tergantung permintaan Manajemen <i>By Request of the Management</i>
Pendidikan dan Pelatihan. <i>Education and Training</i>	Disesuaikan <i>To Be Adjusted</i>
Kompilasi/ Monitoring. <i>Compilation/Monitoring.</i>	Feb-Mei-Sep-Des <i>Feb-May-Sep-Dec</i>
Roadshow ke daerah/Sosialisasi. <i>Roadshow to the areas/Socialization</i>	Maret - Mei <i>March - May</i>

9. Pelaksanaan Kegiatan SPI Tahun 2013

Setiap tahun Satuan Pengawasan Intern menyusun Program Kerja Tahunan (PKT) yang disahkan oleh Direktur Utama, untuk dijadikan pedoman kerja SPI selama satu tahun ke depan. Berikut adalah realisasi pelaksanaan tugas SPI selama tahun 2013:

- Jumlah audit operasional sebanyak 51. Sasaran audit ini meliputi audit pengelolaan aset non produksi, audit pengadaan barang dan jasa, audit keuangan, audit Persewaan lahan/tanah.
- Audit investigasi.
- Pelaporan LHKPN untuk pejabat setingkat staf madya/manager ke atas sebanyak 348.
- Bertindak sebagai counterpart auditor eksternal (BPK, KAP, BPKP).

9. The implementation of SPI Activities in 2013

Internal auditet arrange annual working program (PKT) every years wich approved by president directors. to be a guidances inthe coming years.

- There are 51 operational audits. The targets of these audits include non-production assets management audit, goods and services supplying audit, financial audit, land rent audit.*
- Investigation audit.*
- LHKPN reporting for 348 officials at the level of middle level staffs/managers up.*
- Act as the counterpart for the external auditors (BPK, KAP, BPKP).*

KEMAJUAN PENYELESAIAN TINDAK LANJUT TEMUAN 2010 - 2013

No	Uraian	Jumlah		Selesai TL		Sisa TL		% Penyelesaian TL	
		T	R	T	R	T	R	T	R
	Explanation	Amount	Case Closed	Case Of Remain	% Settlement				
		T	R	T	R	T	R	T	R
1	2	3	4	5	6	7	8	9=5:3	10=6:4
1	Temuan Tahun 2010	1.094	1.645	1.089	1.636	5	9	100%	99%
	<i>2010 Discoveries</i>	<i>1.094</i>	<i>1.645</i>	<i>1.089</i>	<i>1.636</i>	<i>5</i>	<i>9</i>	<i>100%</i>	<i>99%</i>
2	Temuan Tahun 2011	660	1.338	644	1.318	16	20	98%	99%
	<i>2011 Discoveries</i>	<i>660</i>	<i>1.338</i>	<i>644</i>	<i>1.318</i>	<i>16</i>	<i>20</i>	<i>98%</i>	<i>99%</i>
3	Temuan Tahun 2012	250	526	213	482	37	44	85%	92%
	<i>2012 Discoveries</i>	<i>250</i>	<i>526</i>	<i>213</i>	<i>482</i>	<i>37</i>	<i>44</i>	<i>85%</i>	<i>92%</i>
4	Temuan Tahun 2013	259	709	53	267	204	442	20%	38%
	<i>2013 Discoveries</i>	<i>259</i>	<i>709</i>	<i>53</i>	<i>267</i>	<i>204</i>	<i>442</i>	<i>20%</i>	<i>38%</i>
JUMLAH		2.263	4.218	1.999	3.703	262	515	88%	88%
TOTAL		2.263	4.218	1.999	3.703	262	515	88%	88%

- Monitoring Tindak Lanjut Rekomendasi Temuan Ekstern (BPK, KAP, BPKP, Arahan RUPS).
- Follow Up Monitoring Recommended by External Discoveries (BPK, KAP, BPKP, RUPS Referral).

10. Hasil Temuan Audit

Berdasarkan hasil pelaksanaan audit selama tahun 2013, diperoleh 257 hasil temuan. Sampai dengan akhir tahun 2013, sebanyak 53 hasil audit telah ditindaklanjuti dan sisanya sebanyak 204 temuan masih dalam proses tindak lanjut dan monitoring.

Hasil Temuan Audit Operasional 2013 sebagai berikut:
a. Temuan Audit Operasional Tahun 2010 s.d. 2013

10. The Results of Audit Findings

Based on the results of audit implementation in 2013, can be acquired 257 findings. Till the end of 2013, there are 53 findings have been followed and the rests 204 findings are still in the process of following up and monitoring.

The results of Operational audit in 2013 ar as follows:

a. The findings of Operetional audit in the period 2010 - 2013

KEMAJUAN PENYELESAIAN TINDAK LANJUT TEMUAN 2010 - 2013

NO	URAIAN	JUMLAH		SELESAI TL		SISA TL		% PENYELESAIAN TL	
		T	R	T	R	T	R	T	R
	EXPLANATION	AMOUNT		CASE CLOSED		CASE OF REMAIN		% SETTLEMENT	
1	2	3	4	5	6	7	8	9=5:3	10=6:4
1	Temuan Tahun 2010 <i>Findings of 2010</i>	1.094	1.645	1.089	1.636	5	9	100%	99%
2	Temuan Tahun 2011 <i>Findings of 2011</i>	660	1.338	644	1.318	16	20	98%	99%
3	Temuan Tahun 2012 <i>Findings of 2012</i>	250	526	213	482	37	44	85%	92%
4	Temuan Tahun 2013 <i>Findings of 2013</i>	259	709	53	267	204	442	20%	38%
JUMLAH		2.263	4.218	1.999	3.703	262	515	88%	88%
TOTAL		2.263	4.218	1.999	3.703	262	515	88%	88%

Keterangan:

T: Temuan
R: Rekomendasi
TL: Tindak lanjut

D: Discovery
R: Recommendation
FU: Follow U

Akuntan Perseroan

Company's Accountant

A. PERIODE PEMERIKSAAN

Berdasarkan Peraturan Menteri BUMN No. PER-01/MBU/2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang baik (Good Corporate Governance) pada BUMN, Bab VI pasal 31 tentang Auditor Eksternal, menyatakan bahwa laporan keuangan BUMN diaudit oleh Auditor Eksternal yang ditunjuk oleh RUPS/Menteri dari calon-calon yang diajukan oleh Dewan komisaris. Serta Peraturan Menteri Keuangan No. 17/PMK.01/2008 tanggal lima Februari 2008 tentang Jasa Akuntan Publik, menegaskan bahwa Jasa Akuntan Publik dapat diberikan oleh satu Kantor Akuntan Publik (KAP) secara berturut-turut paling banyak 6 (enam) tahun buku.

Mengacu pada ketentuan tersebut, KAP Hadori Sugiarto Adi & Rekan, selaku auditor independen yang ditunjuk oleh pemegang saham untuk melakukan Laporan Keuangan Tahun 2013 dan Laporan Keuangan Pelaksanaan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) PT. KAI untuk tahun buku 2013.

Drs. Theodorus Hirijanto, Ak, CA, CPA juga melakukan audit laporan keuangan tahunan di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yaitu sebanyak lima periode (Tahun Buku 2009, 2010, 2011, 2012, dan 2013).

B. PERIODE PEMERIKSAAN OLEH KANTOR AKUNTAN

Penunjukan KAP untuk audit laporan keuangan tahun buku 2013 berdasarkan pada:

1. Peraturan Menteri BUMN No. PER-01/MBU/2011 tanggal 1 Agustus 2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik (Good Corporate Governance) pada BUMN, Bab VI Pasal 31 tentang Auditor Eksternal, menyatakan bahwa Laporan Keuangan BUMN diaudit oleh Auditor Eksternal yang ditunjuk oleh RUPS/Menteri dari calon-calon yang diajukan oleh Dewan Komisaris/Dewan Pengawas.
2. Risalah RUPS Tahunan PT Kereta Api Indonesia (Persero) nomor : RIS-38/D3.MBU/2013 tanggal 8 Mei 2013 tentang Persetujuan Atas Laporan Tahunan dan Pengesahan Atas Laporan Keuangan Tahun Buku 2012, sebagai berikut :
 - a. Point IV.5. Keputusan RUPS, Menetapkan Kantor Akuntan Publik (KAP) Hadori Sugiarto

A. EXAMINATION PERIOD

Based on the regulation of The Minister For State Owned Enterprises Number: PER-01/ MBU/2011 about Implementation of Good Corporate Governance in State Owned Enterprises, Chapter VI Article 31 concerning External Auditor appointed by RUPS/Minister from the proposed by the Commissioner Board. As well as Regulation of the Minister of Finance of the Republic of Indonesia Number 17/PMK.01/2008 first, stating that the provision of services of general audit of the financial statements of an entity can be done for a maximum of 6 years in a row by the same accounting firm.

Referring to the provision, Public Accountant Office Hadori Sugiarto Adi & Partners, as the independent auditor appointed by the stockholders to conduct 2013 Financial Report and the Implementation of Partnership and Environment Development Program (PKBL) Financial Report of PT KAI for 2013 financial year.

Drs. Theodorus Hirijanto, Ak, CA, CPA also conducted auditing on the annual financial report in PT Kereta Api Indonesia (Persero) for five periods (financial year 2009, 2010, 2011, 2012, and 2013).

B. EXAMINATION PERIOD BY THE ACCOUNTANTS OFFICE

The designation of Public Accountant Office for the audit of financial report financial year 2013 is based on:

1. *Regulation of The Minister For State Owned Enterprises Number: PER-01 / MBU/2011 about Implementation of Good Corporate Governance in State Owned Enterprises Chapter VI Article 31 concerning External Auditor, stated that the Financial Report of BUMN is audited by External Auditor appointed by RUPS/Minister from the candidates proposed by the Commissioner Board/ Supervisor Board.*
2. *The Minutes of Annual RUPS PT Kereta Api Indonesia (Persero) number: RIS-38/D3. MBU/2013 May 8 2013 about the Approval on Annual Report and Authentication on Financial Report financial year 2012, as follow:*
 - a. *Point IV5 RUPS Decision, Decides that Public Accountant Office (KAP) Hadori Sugiarto*

Adi & Rekan untuk melaksanakan general audit Laporan Keuangan Perseroan Tahun 2013 dan Laporan Keuangan Pelaksanaan Program PKBL PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk Tahun Buku 2013 dan memberikan kuasa kepada Dewan Komisaris untuk menetapkan honorarium dan persyaratan lainnya bagi Kantor Akuntan Publik tersebut, serta menetapkan Kantor Akuntan Publik Pengganti dalam hal Kantor Akuntan Publik (KAP) Hadori Sugiarto Adi & Rekan tidak dapat melanjutkan atau melaksanakan tugasnya karena sebab apapun berdasarkan ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- b. Point V.6. Arahan RUPS, kepada Dewan Komisaris agar memastikan bahwa KAP yang melaksanakan audit Laporan Keuangan Perusahaan Tahun Buku 2013 bukan termasuk KAP yang mendapat perhatian khusus dari Badan Pemeriksa Keuangan (BPK).
3. Surat Sekretaris Panitia Pengadaan a.n. Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) kepada KAP Hadori Sugiarto Adi & Rekan nomor : PL.102/VII/84/KA-2013 tanggal 10 Juli 2013 perihal : Surat Permintaan Penawaran Harga.
4. Surat Partner KAP Hadori Sugiarto Adi & Rekan kepada Panitia Pengadaan Barang/Jasa PT Kereta Api Indonesia (Persero) nomor : 155/HSAR-HO/KAI/VII/2013 tanggal 19 Juli 2013 perihal : Penawaran Jasa Kantor Akuntan Publik Untuk General Audit Laporan Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun Buku 2013.

Berdasarkan ketentuan di atas, maka kedua pihak telah menandatangi Kontrak nomor: HK.222/IX/35/KA-2013 tanggal 24 September 2013 tentang Pengadaan Jasa Kantor Akuntan Publik untuk General Audit Laporan Keuangan Tahunan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun Buku 2013. Untuk tahun buku yang berakhir pada 31 Desember 2013, Laporan Keuangan Konsolidasian PT KAI mendapatkan oponi "wajar, dalam semua hal yang material".

Adi & Partners to conduct general audit on the 2013 Company Financial Report and PKBL Program Implementation PT Kereta Api Indonesia (Persero) Financial Report for Yearbook 2013 and gives authorities to the Commissioner Board to determine the honorarium and other requirements for the Public Accountant Office, as well as decides the Replacement Public Accountant Office in case Public Accountant Office (KAP) Hadori Sugiarto Adi & Partners is not able to continue or complete the tasks for any causes based on the applicable provision and legislation regulations.

- b. *Point V6 referral RUPS, to the Commisary Board to ensure that the KAP conducting the audit on the Company Financial Report Financial Year 2013 is not included in KAP that gain special attention from Financial Supervision Body (BPK).*
3. *Secretary Letter of Provision Committee on behalf of the Direction of PT Kereta Api Indonesia (Persero) to KAP Hadori Sugiarto Adi & Partners number: PL.102/VII/84/KA-2013 July 10 2013 concerning: Inquiry Letter.*
4. *Partner Letter KAP Hadori Sugiarto Adi & Partners to the Goods/Services Provision Committee PT Kereta Api Indonesia (Persero) number: 155/HSAR-HO/KAI/VII/2013 July 19 2013 concerning: Service Offer of Public Accountants Office for PT Kereta Api Indonesia (Persero) Financial Report General Audit Financial Year 2013.*

Based on the stipulation above, then both parties have signed Contract number HK.222/IX/35/KA-2013 September 24 2013 about Service Provision of Public Accountants Office for PT Kereta Api Indonesia (Persero) Financial Report General Audit Financial Year 2013. For financial year ended on December 31 2013, the consolidated financial report of PT KAI obtained the "reasonable, in all that are materials" opinion.

C. JASA AUDIT DAN JASA ASURANSI LAIN YANG DIBERIKAN AKUNTAN PUBLIK

Berdasarkan Kontrak nomor: HK.222/IX/35/KA-2013 tanggal 24 September 2013 tentang Pengadaan Jasa Kantor Akuntan Publik untuk General Audit Laporan Keuangan Tahunan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun Buku 2013, KAP Hadori Sugiarto Adi & Rekan bertanggung jawab untuk menerbitkan Laporan sebagai berikut :

1. Laporan Kemajuan Pekerjaan Audit Tahap I;
2. Laporan Kemajuan Pekerjaan Audit Tahap II;
3. Laporan Finalisasi Audit, yang meliputi :
 - a. Laporan Akuntan Independen (LAI) Konsolidasian: LAI atas Laporan Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Konsolidasian untuk Tahun yang Berakhir pada Tanggal 31 Desember 2013;
 1. LAI atas Kepatuhan Terhadap Perundang- undangan dan Pengendalian Intern untuk Tahun yang Berakhir pada Tanggal 31 Desember 2013;
 2. LAI atas Laporan Keuangan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan untuk Tahun yang Berakhir Tanggal 31 Desember 2013;
 3. LAI atas Penerapan Prosedur yang Disepakati atas Laporan Evaluasi Kinerja untuk Tahun yang Berakhir tanggal 31 Desember 2013.
 - b. Laporan Akuntan Independen (LAI) Anak Perusahaan :
 1. LAI atas Laporan Keuangan untuk Tahun yang Berakhir pada Tanggal 31 Desember 2013;
 2. LAI atas Kepatuhan Terhadap Perundang- undangan dan Pengendalian Intern untuk Tahun yang Berakhir pada Tanggal 31 Desember 2013;
 3. LAI atas Penerapan Prosedur yang Disepakati atas Laporan Evaluasi Kinerja untuk Tahun yang Berakhir tanggal 31 Desember 2013.

C.AUDITING SERVICES AND OTHER INSURANCE SERVICES PROVIDED BY PUBLIC ACCOUNTANT

Based on the Contract number: HK.222/IX/35/KA-2013 September 24 2013 about the Service Procurement of Public Accountant Office for General Audit on the PT Kereta Api Indonesia (Persero) Annual Financial Report Yearbook 2013, KAP Hadori Sugiarto Adi & Partners is responsible in issuing the following reports:

1. *Auditing Job Progress Report Stage I;*
2. *Auditing Job Progress Report Stage II;*
3. *Auditing Finalization Report, including:*
 - a. *Independent Accountant Report (LAI) Consolidation: Consolidated Independent Accountant Report PT Kereta Api (Persero) on the Work Performance Evaluation for the Year Ended on December 31 2013.*
 1. *LAI for PT Kereta Api Indonesia (Persero) Consolidated Financial Report for the Year Ended on December 31 2013;*
 2. *LAI for the Obedience Towards the Legislation and Internal Control for the Year Ended on December 31 2013;*
 3. *LAI for Partnership and Environment Development Pro gram (PKBL) for the Year Ended on December 31 2013;*
 - b. *Independent Accountant Report (LAI) of Subsidiary Companies:*
 1. *LAI for the Financial Report for the Year Ended on December 31 2013;*
 2. *LAI for Obedience towards Legislation and Internal Control for the Year Ended on December 31 2013;*
 3. *LAI for the Agreed Procedure Application on the Work Performance Evaluation for the Year Ended on December 31 2013.*

**Audit Laporan Keuangan Tahunan Perusahaan Selama
Lima Tahun Terakhir**

**The Audit on The Company's Annual Financial Report
For the Last Five Years**

No	Tahun Buku	Kantor Akuntan	Akuntan Publik	Biaya Audit	Opini Audit
No	Yearbook	Accountant Office	Public Accountant	Auditing Costs	Audit Opinion
1	2009	KAP Rama Wendra & Rekan	Acep Kusmayadi, Ak. BAP	Rp1.111.000.000	Wajar, dalam semua hal yang material <i>Reasonable, in all that are materials</i>
2	2010	KAP HLB Hadiri Sugiarto Adi & Rekan	Drs. Hartono, CPA	Rp1.292.555.000	Wajar, dalam semua hal yang material <i>reasonable, in all that are materials</i>
3	2011	KAP HLB Hadiri Sugiarto Adi & Rekan	Drs. Hartono, CPA	Rp1.682.285.000	Wajar, dalam semua hal yang material <i>reasonable, in all that are materials</i>
4	2012	KAP HLB Hadiri Sugiarto Adi & Rekan	Drs. Theodorus Hirijanto, Ak, CA, CPA	Rp1.795.942.500	Wajar, dalam semua hal yang material <i>reasonable, in all that are materials</i>
5	2013	KAP HLB Hadiri Sugiarto Adi & Rekan	Drs. Theodorus Hirijanto, Ak, CA, CPA	Rp. 2.130.507.500,-	Wajar, dalam semua hal yang material <i>reasonable, in all that are materials</i>

D. Tindak Lanjut Temuan Auditor Independen

Hasil temuan auditor independen serta tindak lanjut yang telah tuntas dan sisa temuan yang belum ditindaklanjuti adalah sebagai berikut:

D. Follow Up on the Findings of the Independent Auditor

The Independent Auditor's findings including their follow-ups had been completed abd the rest of the findings which had not been followed up were as follows:

**TEMUAN DAN TINDAK LANJUT AUDIT OPERASIONAL
BERDASARKAN KLASIFIKASI TEMUAN 2013****FINDING AND COUNTER MEASURE OF OPERASIONAL
AUDIT BASED OF CLASIFICATION FINDING IN 2013**

No	Tahun Buku	Kantor Akuntan Publik (Kap)	Jumlah Temuan	Tindak Lanjut yang Selesai	Sisa Temuan
No	Tahun Buku	Public Accountant Office (Kap)	Numbers of Findings	Completed Follow Up	Remaining Discoveries
1	2	3	4	5	6=4-5
1	2009	KAP Rama Wendra & Rekan	23	23	-
2	2010	KAP HLB Hadori Sugiarto Adi & Rekan	14	5	9
3	2011	KAP HLB Hadori Sugiarto Adi & Rekan	23	21	2
4	2012	KAP HLB Hadori Sugiarto Adi & Rekan	16	3	13
5	2013*)	KAP HLB Hadori Sugiarto Adi & Rekan	17	-	17
JUMLAH			93	52	41
JUMLAH			93	52	41

Keterangan :

*) Laporan Audit diterbitkan tanggal 21 Februari 2014

Annotation:

*) The Audit Report published on February 21 2014

Hasil Temuan Tim Auditor Independen**Akses Informasi dan Data Perusahaan**

Untuk memberikan kemudahan bagi para pemangku kepentingan (stakeholder), PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan pembaruan sarana dan prasarana penunjang penyampaian informasi. Perseroan juga terus berupaya memperkuat platform teknologi informasi untuk menjaga dan meningkatkan keandalan dalam penyediaan informasi terintegrasi, tepat waktu dan tepat sasaran melalui:

- Website perusahaan beralamat <http://www.kereta-api.co.id> yang mempublikasikan tentang perusahaan/profil perusahaan. Lalu ada layanan produk tentang angkutan penumpang dan barang, berita dan siaran pers, laporan kinerja perusahaan, penghargaan, pengadaan barang dan jasa, rekrutmen hingga pemesanan tiket online.

The Findings of Independent Auditor Team**Access on Company Information and Data**

To provide easy access to the stakeholders, PT Kereta Api Indonesia (Persero) renews the supporting media and infrastructure for transferring information. The company also keeps the effort to strengthen the information technology platform to maintain and improve the reliability in providing integrated, on time, and on target information via:

- The company website address on <http://www.kereta-api.co.id> publishing the company/company profile. There are also product services about passenger and goods transport, news and press broadcasts, reports of the company's performance, awards, goods and service supplying, recruitments to on-line ticket reservation.

2. Portal kementerian BUMN beralamat <http://www.bumn.go.id/keretaapi>. Portal ini juga menyediakan informasi terkait perkeretaapian berisi profil perusahaan (SDM, perusahaan, inovasi, dan layanan), kinerja perusahaan (keuangan, sarana dan prasarana, serta prestasi), publikasi (berita, artikel, galeri foto dan lain-lain).
3. Sosial media perusahaan. Melalui sosial media, PT KAI dapat menciptakan citra sebagai perusahaan yang fokus pada pelayanan konsumen. Saat ini akun sosial media yang ada yaitu Instagram, Facebook, Twitter, Youtube, & Google+ dengan nama aku keretaapikita.
4. Media cetak berupa Tabloid KONTAK dan majalah REL. Tabloid KONTAK terbit setiap bulan, sebagai media internal perusahaan berfungsi sebagai alat untuk menyampaikan informasi dan sosialisasi kepada para pegawai perusahaan, yang didistribusikan ke seluruh Daerah Operasi dan Divisi Regional. Tabloid KONTAK kini juga telah didistribusikan ke berbagai lembaga terkait. Majalah REL terbit dwibulanan, didistribusikan di dalam kereta api. Majalah ini sebagai sarana informasi dan hiburan bagi para penumpang kereta api.
5. Website internal perusahaan beralamat <https://eoffice.kereta-api.co.id/>. Website internal ini hanya dapat diakses oleh pegawai Perseroan melalui jaringan internal perusahaan. Seluruh pegawai PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dapat memperoleh informasi terkait kebijakan internal perusahaan, berita perusahaan, profil pegawai, informasi beasiswa, informasi kesehatan, dan lain-lain.
6. Contact Center. Pelanggan dan calon pelanggan bisa mendapatkan informasi mengenai PT Kereta Api Indonesia melalui telepon nomor 121 dari telepon rumah dan 021-121 dari telepon genggam.

Diseminasi Informasi dan Data Perusahaan

PT KAI mempunyai kewajiban untuk menyampaikan informasi kepada seluruh pemangku kepentingan stakeholdersnya. Kegiatan penyebaran informasi dan data perusahaan dilakukan melalui situs resmi perusahaan, pengungkapan (disclosure) pada berbagai kegiatan. Kegiatan penyebaran dalam bentuk pengungkapan pada tahun 2013 mencakup:

1. Peluncuran KA baru sebanyak 4 kali
2. Penerima penghargaan sebanyak 21 kali,
3. Penandatanganan kerjasama sebanyak 8 kali.

2. *The portal for the Ministry of State Owned Enterprises with the address of <http://www.bumn.go.id/keretaapi>. This portal also provides information related to railway system containing the company profile (human resources, company, innovation, services), the company's performance (finance, media and infrastructure, as well as achievements), publication (news, articles, photo galleries, etc.)*
3. *The social media of the company. Through the social media, PT KAI can create an image as a company that focuses on the consumer service. At the moment, the available social media are Instagram, Facebook, Twitter, Youtube, & Google+ with the account name keretaapikita.*
4. *Printed media in the form of KONTAK Tabloid and REL Magazine. KONTAK Tabloid is issued every six month, as the internal media of the company functions as the tool to deliver information and socialization to the employees of the company, which is distributed to the entire Operation Area and Regional Division. KONTAK Tabloid is now already distributed to various related institution. REL Magazine is issued every two month and distributed inside the train. This magazine functions as the media of information and entertainment for the train passengers.*
5. *The Internal website of the company with the address of <https://eoffice.kereta-api.co.id/>. This internal website can only be accessed by the employees of the Company via the company's internal network. All employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero) are able to obtain information related to the internal policies of the company, company news, employee profile, scholarship information, health information, and so on.*
6. *Contact Center. The customers and the customers-to-be can get information about PT Kereta Api Indonesia on the number 121 from home phone and 021-021 from mobile phones.*

Dissemination of Company Information and Data

PT KAI has responsibilities to deliver information to all of its stakeholders. The activity of spreading information and company data is conducted through the company's official website, disclosures on various activities. The dissemination activities in the form of disclosure in 2013 include:

1. *The launching of new train unit as many as 4 times*
2. *Award achievement 21 times*
3. *Cooperation Signing 8 times*

Pedoman Etika Perusahaan Company's Code of Ethics



PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah memiliki Pedoman Etika Bisnis dan Etika Kerja sejak 2003 yang diharapkan dapat menjadi pembentukan nilai, norma, dan etika seluruh insan Perseroan. Pedoman Etik ini menjadi panduan kerja dan perilaku seluruh insan Perseroan sehingga akan tercipta hubungan yang sehat dan harmonis dengan semua pemangku kepentingan.

A. ISI KODE ETIK

Pedoman Etika Bisnis PT Kereta Api Indonesia (Persero) terdiri atas Pedoman Etika dan Pedoman Perilaku Bisnis Perusahaan.

1. Etika bisnis

Etika bisnis bertujuan untuk membantu setiap insan PT KAI (Persero) dalam:

- a. Interaksi dengan pelanggan.
- 1) Perusahaan harus memberikan produk/jasa yang sesuai dengan standar kualitas yang diinginkan oleh pengguna produk/jasa.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) has had a Code of Business Ethics and Working Ethics since 2003, which is expected to form values, norms, and ethics for all employees of the company. This code serves as a guide for the work and behavior for all employees of the company, in order to create a healthy and harmonious relationship with all stakeholders.

A. CONTENTS OF THE CODE

Code of Business Ethics in PT Kereta Api Indonesia (Persero) consists of Code of Ethics and Company's Code of Business Conduct.

1. Business Ethics

Business ethics aims to help all employees of PT. KAI (Persero) in:

- a. Interaction with customers.*
- 1) The company must deliver products/services in accordance with the quality standards desired by the users of products/services.*

- 2) Perusahaan harus menyelesaikan proses pelayanan yang diberikan kepada pengguna produk/jasa sesuai dengan kontrak yang telah disepakati.
- 3) Perusahaan harus memberikan informasi material yang diperlukan pengguna produk/jasa secara benar, akurat dan tepat waktu.
- 4) Perusahaan memiliki komitmen untuk senantiasa mengungkapkan secara transparan risiko yang secara signifikan dapat mempengaruhi nilai perusahaan, dan dengan demikian pihak-pihak yang berkepentingan dengan perusahaan dapat memperhitungkan risiko yang relevan apabila melakukan transaksi bisnis dengan perusahaan.
- b. Interaksi dengan pemegang saham
- 1) Perusahaan harus meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM), Metode Kerja maupun peralatan agar memenuhi spesifikasi pekerjaan.
 - 2) Perusahaan menjamin bahwa pejabat negara akan dapat melaksanakan kewenangannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
 - 3) Perusahaan akan selalu memberikan informasi material yang diperlukan pejabat negara secara benar, akurat, dan tepat waktu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
 - 4) Perusahaan memiliki kebijakan untuk mengembangkan dan memelihara hubungan baik dan komunikasi efektif dengan setiap jajaran pemerintah yang berhubungan dengan bisnis perusahaan dalam batas koridor yang diperbolehkan oleh hukum.
- c. Interaksi individu dalam perusahaan.
- 1) Perusahaan harus memperlakukan pegawai sebagai sebuah aset yang berharga, sehingga pegawai perlu dihargai dan ditingkatkan kompetensi dan karakternya.
 - 2) Perusahaan harus memberi kesempatan yang sama kepada pegawai tanpa membedakan senioritas, gender, suku, agama, ras, dan antar golongan.
 - 3) Perusahaan harus membangun suasana keterbukaan.
 - 4) Perusahaan harus mengembangkan kebijakan dan prosedur manajemen SDM berdasarkan prinsip-prinsip yang disepakati dalam Perjanjian Kerja Bersama dan prinsip-prinsip GCG.
- 2) *The company must complete the process of services provided to the users of products/services in accordance with the agreed contract.*
- 3) *The company should provide the material information needed by the users of the products/services correctly, accurately and timely.*
- 4) *The company has a commitment to always transparently disclose the risks that could significantly affect the values of the company, and thus the parties relating to the company may take into account relevant risks when doing business transactions with the company.*
- b. Interaction with shareholders*
- 1) *The company must improve the quality of human resources (HR), Working Methods and equipment in order to meet job specifications.*
 - 2) *The company guarantees that state officials will be able to exercise their powers in accordance with the legislation in force.*
 - 3) *The company will always provide the material information required by state officials truly, accurately, and timely in accordance with the legislation in force.*
 - 4) *The company has a policy to develop and maintain good relationships and effective communication with all levels of the government relating to the company's business in accordance with the corridor limits allowed by law.*
- c. The interaction of individuals within the company*
- 1) *The company should treat employees as a valuable asset, so they need to be respected, and their competence and character be enhanced.*
 - 2) *The company must provide equal opportunities to employees regardless of seniority, gender, ethnicity, religion, race, and group.*
 - 3) *The company must establish an atmosphere of openness.*
 - 4) *The company should develop human resource management policies and procedures based on the principles agreed in the Collective Bargaining Agreement and the principles of good corporate governance.*

- 5) Perusahaan harus mengimplementasikan kebijakan dan prosedur SDM secara konsisten.
- 6) Perusahaan menetapkan suatu sistem reward and punishment yang mendorong semangat bekerja pegawai.
- 7) Perusahaan harus menjamin agar pegawai memperoleh kondisi kerja yang baik dan aman sesuai peraturan perundang-undangan.
- 8) Perusahaan harus menjamin agar pegawai dapat memilih apakah akan diwakili secara kolektif atau tidak oleh suatu kelompok Serikat Pegawai yang representatif.
- 9) Perusahaan harus memberikan perlindungan terhadap pegawai dari hal pelecehan di tempat kerja.

d. Interaksi dengan agen

- 1) Harus senantiasa menjunjung tinggi etika bisnis yang berlaku umum dan Tata Nilai Perusahaan dalam tugasnya sehari-hari.
- 2) Wajib mendahulukan kepentingan perusahaan daripada kepentingan golongan, pribadi, keluarga, kerabat dan/atau pihak lain.
- 3) Wajib menjaga harta milik dan nama baik perusahaan.
- 4) Wajib bersikap/berperilaku baik dan menjaga kesopanan di dalam ataupun di luar perusahaan.
- 5) Wajib memegang rahasia perusahaan, yaitu rahasia yang berkaitan dengan perusahaan, baik yang berupa dokumen tertulis, rekaman suara ataupun perintah/pernyataan lisan.

e. Interaksi dengan pemasok.

- 1) Perusahaan sangat menjunjung kebebasan berkompetisi dalam usaha, oleh karena hal tersebut perusahaan senantiasa memastikan bahwa setiap kebijakan yang diambil dalam pengelolaan perusahaan tetap berlandaskan kepada prinsip persaingan usaha yang sehat.
- 2) Perusahaan harus menetapkan sistem pembelian sesuai prinsip GCG (Transparent, Accountable, Responsible, Independent and Fair).
- 3) Merujuk Peraturan Menteri Nomor: PER-01/MBU/2011 Tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan Yang Baik (Good Corporate Governance) Pada Badan Usaha Milik Negara (BUMN), perusahaan akan selalu menerapkan

- 5) *The companies should implement HR policies and procedures consistently.*
- 6) *The company sets up a reward and punishment system that encourages employees to work.*
- 7) *The company must ensure that employees obtain a good and safe working conditions in accordance with the legislation.*
- 8) *The company must ensure that their employees can choose whether or not they are represented collectively by a representative united employee group.*
- 9) *The company must provide protection for employees from harassment in the workplace.*

d. *Interaction with agents*

- 1) *Must always uphold business ethics generally accepted and Values of the Company in their daily duties.*
- 2) *Must put the interests of the company rather than the group, personal, family, relatives and/or other parties' interests.*
- 3) *Must keep the property and good name of the company.*
- 4) *Must act/behave properly and maintain decorum inside or outside the company.*
- 5) *Must hold corporate secrets, i.e. the secrets relating to the company, either in the form of written documents, sound recordings or command/oral statements.*

e. *Interaction with suppliers.*

- 1) *The company upholds the freedom to compete in business. Therefore, the company always ensures that any measures taken in the management of the company must be based on the principles of fair competition.*
- 2) *The company should establish a purchasing system according to the principles of good corporate governance (Transparent, Accountable, Responsible, Independent and Fair).*
- 3) *Referring to the Ministerial Regulation No. PER-01/MBU/2011 on Implementation of Good Corporate Governance (GCG) in State Owned Enterprises (SOEs), the company will always apply a purchasing system, profitable to the*

- sistem pembelian yang menguntungkan perusahaan (prinsip efisiensi) dengan hasil kualitas terbaik (efektivitas).
- 4) Perusahaan melarang pegawai dan mitra kerja untuk melakukan tindakan-tindakan tidak terpuji yang dapat dikategorikan sebagai bentuk melawan hukum.
 - 5) Sesuai dengan besarnya, perusahaan mengatur sistem pembelian melalui lelang terbuka/tender, E-Procurement dan penunjukan langsung.
- f. Menjalin kerjasama dengan kreditur.
- 1) Kantor pusat/kantor daerah operasional harus membina hubungan yang baik dengan calon pemberi pekerjaan.
 - 2) Kantor pusat/kantor daerah operasional selalu meningkatkan proses bisnisnya agar meminimalkan risiko-risiko pemasaran.
 - 3) Kerja sama dilakukan berdasarkan kepada itikad baik dan saling menguntungkan.
- g. Interaksi dengan masyarakat.
- 1) Perusahaan harus menyalurkan pinjaman pada industri kecil dan koperasi (kemitraan) melalui Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) sesuai dengan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham/Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa (RUPS/RUPSLB).
 - 2) Perusahaan harus memberikan berbagai bantuan kepada masyarakat sebagai rasa tanggung jawab sosial perusahaan.
 - 3) Perusahaan harus memberikan informasi-informasi relevan yang diperlukan masyarakat sekitar pekerjaan mengenai dampak selama pelaksanaan pekerjaan.
 - 4) Perusahaan peka dan peduli terhadap masalah sosial dan ekonomi yang terjadi di lingkungan perusahaan.
 - 5) Perusahaan harus bermanfaat dan didukung oleh masyarakat di lingkungan perusahaan.
- h. Interaksi dengan pesaing
- 1) Perusahaan harus senantiasa mentaati peraturan perundang-undangan dan Peraturan Perusahaan yang berlaku.
 - 2) Perusahaan harus senantiasa menjunjung tinggi integritas, kejujuran dan etika bisnis dalam melaksanakan tugasnya sehari-hari.

company (principle of efficiency) with the best quality results (effectiveness).

- 4) *The company prohibits employees and partners to conduct improper actions that can be categorized as unlawful.*
 - 5) *In accordance with the amount, the company sets up the purchasing system through open auction/tender, the E-Procurement and direct appointment.*
- f. *Cooperation with creditors.*
- 1) *The head office/regional office should foster good relationships with prospective employers.*
 - 2) *The head office/regional office always improve their business processes in order to minimize the risks of marketing.*
 - 3) *Cooperation is done in good faith and is based on the mutual benefit.*

g. *Interaction with the community.*

- 1) *The company must distribute loans to small industries and cooperative (partnership) through the Partnership and Community Development (CSR) in accordance with the decision of the General Meeting of Shareholders/General Meeting Extraordinary Shareholders (AGM/EGM).*
- 2) *The company must provide a range of assistance to the community as a social responsibility of the company.*
- 3) *The company should provide the relevant information needed by the surrounding community on the impact of the implementation of the work.*
- 4) *The company should be sensitive and caring towards social and economic problems that occur in the areas around the company.*
- 5) *The company must be useful and supported by the community in the areas around the company.*

h. *Interaction with competitors*

- 1) *The company must always obey the laws and the company's regulations in force.*
- 2) *The company must constantly uphold integrity, honesty and business ethics in carrying out their daily duties.*

- 3) Perusahaan harus senantiasa menjunjung tinggi tata krama berbisnis dalam melaksanakan hubungan usaha dengan pihak luar perusahaan.
- 4) Dilarang melakukan kesepakatan, perjanjian, berkaitan dengan rencana atau skema tertentu baik secara tersurat maupun tersirat, formal maupun informal, dengan setiap pesaing berkaitan dengan harga, syarat-syarat penjualan, pengaturan distribusi dan wilayah atau pelanggan tertentu yang dapat merugikan perusahaan.
- 5) Dilarang melakukan diskusi atau tukar menukar informasi dengan pesaing berkaitan dengan harga, persyaratan penjualan atau hal-hal lain yang berkaitan dengan informasi daya saing perusahaan yang dapat merugikan perusahaan.
- 6) Terlibat dalam kegiatan lainnya yang melanggar peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- 7) Melakukan transaksi yang mempunyai benturan kepentingan dan mengambil keuntungan pribadi dari kegiatan perusahaan, selain gaji dan fasilitas yang diterimanya.

i. Interaksi dengan pemerintah.

- 1) Perusahaan memiliki komitmen untuk senantiasa mengungkapkan secara transparan risiko yang secara signifikan dapat mempengaruhi nilai perusahaan, dan dengan demikian pihak-pihak yang berkepentingan dengan perusahaan dapat memperhitungkan risiko yang relevan apabila melakukan transaksi bisnis dengan perusahaan.
- 2) Perusahaan memiliki kebijakan untuk mengembangkan dan memelihara hubungan baik dan komunikasi efektif dengan setiap jajaran pemerintah yang berhubungan dengan bisnis perusahaan dalam batas koridor yang diperbolehkan oleh hukum.

j. Interaksi dengan auditor

- 1) Perusahaan harus melakukan audit secara berkala atas keselamatan kesehatan kerja dan lingkungan.
- 2) Dewan Komisaris, Direksi dan pegawai perusahaan, Auditor Eksternal, Komite Audit dan semua pihak yang bekerja dengan perusahaan harus menandatangani perjanjian tidak memberikan informasi kepada pihak luar atau pihak yang tidak berkepentingan (non disclosure agreement).

- 3) *The company must constantly uphold the etiquette of doing business in carrying out a business relationship with the parties outside the company.*
- 4) *It is prohibited to do a deal or agreement, relating to a particular plan or scheme either expressed or implied, formal or informal, with any competitor relating to price, terms of sale, distribution arrangements, and certain regions or customers that can harm the company.*
- 5) *It is prohibited to conduct discussions or exchange information with competitors relating to price, terms of sale, or other matters relating to the competitiveness of enterprises information that could harm the company.*
- 6) *It is prohibited to engage in other activities that violate laws and regulations in force.*
- 7) *It is prohibited to conduct transactions which have a conflict of interests and to take personal advantage from the activities of the company, in addition to salary and benefits received.*

i. *Interactions with the government*

- 1) *The company has a commitment to always transparently disclose the risks that could significantly affect the values of the company, and thus the parties relating to the company may take into account relevant risks when doing business transactions with the company.*
- 2) *The company has a policy to develop and maintain good relationships and effective communication with all levels of the government relating to the company's business in accordance with the corridor limits allowed by law.*

j. *Interaction with auditors*

- 1) *The companies should conduct periodic audits of occupational health and environmental safety.*
- 2) *Board of Commissioners, Directors and employees of the company, the External Auditor, the Audit Committee and all those who work with the company must sign an agreement not to provide information to outsiders or unauthorized parties (non disclosure agreement).*

- 3) Perusahaan diharuskan untuk memastikan bahwa dokumen tersebut dibuat dengan jelas, lengkap, akurat dan dapat dimengerti oleh pihak lain.

k. Interaksi dengan media massa.

- 1) Seluruh Dewan Komisaris, Direksi dan pegawai perusahaan harus menjaga agar informasi perusahaan selalu memenuhi karakteristik mudah dipahami, relevan, penting serta dapat diandalkan.
- 2) Seluruh Dewan Komisaris, Direksi dan pegawai perusahaan harus memperlakukan informasi sesuai dengan klasifikasi informasi.
- 3) Pengungkapan informasi hanya dapat dilakukan melalui media yang telah ditentukan oleh perusahaan.
- 4) Perusahaan dilarang melakukan suatu kebohongan publik.

l. Interaksi dengan organisasi profesi.

- 1) Perusahaan melarang Komisaris, Direksi, jajaran manajemen dan seluruh pegawai serta pihak lain yang terkait memasuki setiap transaksi yang dapat dikategorikan melawan hukum, tidak etis, tidak bermoral atau bertentangan dengan integritas perusahaan.
- 2) Mematuhi ketentuan yang berlaku sebagai anggota asosiasi profesi yang sejalan dengan kepentingan perusahaan.

m. Interaksi dengan investor.

- 1) Perusahaan memiliki komitmen untuk senantiasa mengungkapkan secara transparan resiko yang secara signifikan dapat mempengaruhi nilai perusahaan, dan dengan demikian pihak-pihak yang berkepentingan dengan perusahaan dapat memperhitungkan risiko yang relevan apabila melakukan transaksi bisnis dengan perusahaan.
- 2) Perusahaan akan selalu memberikan informasi material yang diperlukan Investor secara benar, akurat, dan tepat waktu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- 3) *The company is required to ensure that the document be made clear, complete, accurate and understandable by others.*

k. Interaction with mass media.

- 1) *The entire Board of Commissioners, Directors and employees of the company should make the corporate information fulfill the characteristics such as easy to understand, relevant, important and reliable.*
- 2) *The entire Board of Commissioners, Directors and employees of the company must treat the information in accordance with the classification of the information.*
- 3) *Disclosure of information can only be done through the media that has been determined by the company.*
- 4) *The Company is prohibited from conducting a public lie.*

l. Interaction with professional organizations

- 1) *The company prohibits the Commissioner, the Board of Directors, the management and all employees and other relevant parties from being involved in any transaction that may be categorized as unlawful, unethical, immoral or contrary to the integrity of the company.*
- 2) *Professional organizations must comply with applicable regulations as a member of professional associations in line with the interests of the company.*

m. Interaction with investors

- 1) *The company has a commitment to always transparently disclose the risks that could significantly affect the values of the company, and thus the parties relating to the company may take into account relevant risks when doing business transactions with the company.*
- 2) *The company will always provide the material information required by investors truly, accurately, and timely in accordance with the legislation in force.*

3. Perilaku bisnis

Perilaku bisnis adalah mengatur individu perusahaan bersikap, berperilaku, berinteraksi, dan melakukan proses kerja dengan pihak-pihak di dalam maupun di luar perusahaan. Perilaku bisnis perusahaan dapat digambarkan proses sebagai berikut:

- a. Terhadap satu sama lain
 1. Mencegah pelecehan dan diskriminasi.
 2. Melindungi data pribadi kita.
 3. Menciptakan tempat kerja yang aman.
 4. Meningkatkan rasa hormat terhadap Hak Asasi Manusia (HAM).
- b. Terhadap perusahaan dan pemegang saham
 1. Menghindari pertentangan kepentingan.
 2. Melindungi aset perusahaan.
 3. Menangani komunikasi eksternal.
 4. Berkommunikasi dengan sistem informasi perusahaan.
 5. Menjaga keakuratan pembukuan dan arsip.
 6. Berdagang secara bertanggung jawab.
- c. Terhadap mitra bisnis
 1. Memastikan persaingan yang sehat.
 2. Menetapkan harapan yang tinggi untuk pemasok dan kontraktor kami.

Perilaku bisnis dikelompokan dalam tiga proses sikap, yaitu:

- a. Sikap individu dalam perusahaan.

1. Pegawai harus senantiasa menjunjung tinggi etika bisnis yang berlaku umum dan Tata Nilai Perusahaan dalam tugasnya sehari-hari.
2. Pegawai wajib mendahulukan kepentingan perusahaan daripada kepentingan golongan, pribadi, keluarga, kerabat dan/ataupun pihak lain.
3. Setiap pegawai wajib menjaga harta milik dan nama baik perusahaan.
4. Pegawai wajib bersikap/berperilaku baik dan menjaga kesopanan di dalam ataupun di luar perusahaan.
5. Pegawai wajib memegang rahasia perusahaan, yaitu rahasia yang berkaitan dengan perusahaan, baik yang berupa dokumen tertulis, rekaman suara ataupun perintah/pernyataan lisan dari atasannya.

3. Business Conduct

Business conduct regulates the company's employees to demonstrate attitudes, behaviors, interactions, and the working process with parties inside and outside the company. Business conduct in the company can be described through the following processes:

- a. Towards each other
 1. Preventing harassment and discrimination.
 2. Protecting our personal data.
 3. Creating a safe workplace.
 4. Increasing respect for Human Rights (HAM).
- b. Towards company and shareholders
 1. Avoiding conflict of interest.
 2. Protecting the company's assets.
 3. Handling external communications.
 4. Communicating with the company's information systems.
 5. Keeping accurate books and records.
 6. Rading responsibly.
- c. Towards business partners
 1. Ensuring fair competition.
 2. Setting high expectations for our suppliers and contractors.

Business conduct can be classified into three processes of attitude, namely:

- a. Attitudes of employees within the company.

1. Employees must always uphold business ethics generally accepted and Values of the Company in their daily duties.
2. Employees shall put the interests of the company rather than the group, personal, family, relatives and/or other parties interests.
3. Every employee shall maintain the property and good name of the company.
4. Employees shall act/behave properly and maintain decorum inside or outside the company.
5. Employees shall hold corporate secrets, i.e. secrets that are associated with the company, either in the form of written documents, sound recordings or command/oral statements of his superiors.

Sikap individu dalam perusahaan dengan wewenang dan jabatannya:

1. Pegawai wajib mengerahkan segala daya dan upaya dalam melaksanakan tugas jabatan yang diserahkan kepadanya.
2. Pegawai wajib mentaati aturan-aturan yang berlaku di perusahaan.
3. Pegawai wajib mematuhi isi Perjanjian Kerja Bersama.
4. Pegawai wajib menerima penempatan tugas, melaksanakan perjalanan dinas, mutasi, dan detasir berdasarkan perintah/keputusan direksi atau atasannya yang berwenang.
5. Pegawai wajib berada di tempat tugas dan melaksanakan tugasnya pada hari dan jam kerja yang ditentukan, kecuali sedang menjalankan tugas perusahaan di luar tempat tugasnya.
6. Pegawai wajib memegang rahasia jabatan, yaitu rahasia yang berkaitan dengan tugas dan/ atau jabatannya, baik yang berupa dokumen tertulis, rekaman suara, ataupun perintah/ pernyataan lisan dari atasannya.

b. Hubungan individu dalam perusahaan.

Hubungan individu dalam perusahaan dengan atasannya dan bawahannya:

1. Pegawai wajib membina kerjasama yang positif dan produktif, saling menerima dan menghargai didasari ketulusan dan itikad baik.
2. Atasan sebagai panutan, pengarah, dan pembimbing dan bertanggung jawab atas perilaku dan kinerja bawahannya dalam perusahaan.
3. Pegawai wajib melakukan kerja lembur atas perintah atasannya yang berwenang, apabila pekerjaan harus dilaksanakan di luar jam kerja yang ditetapkan perusahaan.
4. Pegawai wajib melaporkan kepada atasannya setiap terjadi kehilangan harta milik perusahaan yang diketahuinya dalam waktu 2 x 24 jam.
5. Pegawai yang menjadi atasannya wajib membina dan memberikan teladan pada pegawai di lingkungannya.

Attitudes of employees within the company with the authority and position:

1. Employees shall mobilize all resources and efforts in performing the tasks entrusted to her office.
2. Employees shall comply with the rules in force in the company.
3. Employees must comply with the contents of the Collective Bargaining Agreement.
4. Employees shall receive a placement assignment, carrying out official travel, mutation, and detasir by order/decision of the board of directors or an authorized supervisor.
5. Employees shall be in place and do their job duties on the specified day and hour, unless they perform tasks outside their bases.
6. Employees shall hold office secrets, i.e. the secrets relating to duties and/or position, either in the form of written documents, sound recordings, or command/oral statements of his superiors.

b. Individual relationships within the company.

Individual relationships in the company with superiors and subordinates:

1. Employees are required to foster a positive and productive cooperation, mutual acceptance and respect based on sincerity and good faith.
2. Superiors act as role models, advisors, and counselors and are responsible for the behavior and performance of subordinates in the company.
3. Employees required to work overtime on the orders of authorized superiors, if the work must be done outside the working hours set by the company.
4. Employees must report to his supervisors any company property loss that occurs within 2 x 24 hours.
5. Employees who become supervisors shall develop and provide an example to the employees in their environment.

Hubungan individu dalam perusahaan dengan rekan sesama pegawai:

1. Saling menghargai, mendorong semangat, dan membina kerjasama dalam tugas dan tanggung jawab masing-masing.
2. Meningkatkan integritas, keterbukaan, dan hubungan yang harmonis

Hubungan individu dalam perusahaan dengan *stakeholder*:

1. Menghargai setiap *stakeholder* di luar perusahaan tanpa memandang status suku, ras, agama, golongan, gender.
2. Tiap individu dalam perusahaan harus beretika bisnis dan memberikan pelayanan terbaik.

c. Hal-hal yang dilarang oleh Perseroan

Norma-norma yang pelanggarannya dikategorikan pelanggaran ringan:

1. Seluruh Direksi dan pegawai harus menunjukkan perilaku kehadiran yang baik dan tepat waktu di lingkungan kerja.
2. Seluruh Direksi dan pegawai memiliki rasa kepedulian terhadap pegawai yang sakit tertimpa musibah.
3. Seluruh Direksi dan pegawai dalam jabatan setingkat kepala seksi ke atas baik di kantor pusat maupun daerah wajib melaporkan dan mengumumkan kekayaannya sebelum, selama dan setelah menjabat secara jujur dan benar, setiap satu tahun sekali.
4. Seluruh Anggota Dewan Komisaris, Direksi dan pegawai wajib memakai pakaian yang sesuai dengan tuntutan pekerjaan di lingkungan kerja.
5. Seluruh Direksi dan pegawai dilarang membawa senjata tajam atau alat lain yang dapat dipergunakan untuk melakukan ancaman dan tindak kekerasan di lingkungan kerja.
6. Seluruh Direksi dan pegawai dianjurkan untuk tidak menerima/menghubungi melalui telepon genggam, menerima/mengirim pesan pendek melalui telepon genggam di ruang rapat pada saat rapat dinas sedang berlangsung.

Individual relationships within the company with fellow employees:

1. Build mutual respect, encouragement, and foster cooperation in their duties and responsibilities.
2. Increase the integrity, openness, and a harmonious relationship.

Individual relationships with stakeholders in the company:

1. Respect for all stakeholders outside the company regardless of ethnic status, race, religion, class, gender.
2. All individuals within the company must have business ethics and provide the best service.

c. *The things Prohibited by the Company*

The norms for offenses categorized as minor violations:

1. All Directors and employees must demonstrate good behavior and attendance on time in the work environment.
2. All Directors and employees have a sense of concern for sickness/calamity.
3. All Directors and employees in a comparable position to the top of the head section in both the central and regional offices shall report and announce his fortune before, during and after serving honestly and correctly, every once a year.
4. All Members of the Board of Commissioners, Directors and employees are required to wear clothes appropriate to the demands of the job in the work environment.
5. All Directors and employees are prohibited from carrying weapons or other tools that can be used to make threats and acts of violence in the workplace.
6. All Directors and employees are encouraged not to accept/contact via cell phone, receive/send short messages via mobile phone, in a meeting room during official meetings.

Norma-norma yang menjadi Pelanggaran berat:

1. Pegawai dilarang melakukan hal yang bertentangan dengan moral, etika, agama, hukum peraturan dan perundang-undangan yang berlaku, norma-norma yang berlaku dalam masyarakat, dan/atau bertentangan dengan kewajibannya sebagai Warga Negara Indonesia (WNI).
2. Pegawai dilarang melakukan tindakan Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme (KKN) yang ada kaitannya dengan perusahaan.
3. Pegawai dilarang untuk melakukan kesepakatan atau perjanjian, berkaitan dengan rencana atau skema tertentu baik secara tersurat maupun tersirat, formal maupun informal, dengan setiap pesaing berkaitan dengan aktivitas bisnis perusahaan.
4. Pegawai dilarang melakukan diskusi atau tukar menukar informasi rahasia dengan pesaing.
5. Pegawai dilarang memberi/menerima hadiah bilamana diketahui atau patut diduga pemberian/penerimaan tersebut ada kaitannya dengan pekerjaan atau jabatan yang bersangkutan.
6. Pegawai dilarang membocorkan rahasia perusahaan dan/atau jabatan, yaitu rahasia yang berkaitan dengan perusahaan, tugas dan/atau jabatannya, baik yang berupa dokumen tertulis, rekaman suara ataupun perintah/pernyataan lisan dari atasannya.
7. Perusahaan melarang seluruh Dewan Komisaris, Direksi dan pegawai memalsukan dokumen dan sertifikat.
8. Perusahaan melarang seluruh Dewan Komisaris, Direksi dan pegawai membuat pernyataan yang menyesatkan dan tidak benar dalam proses kajian, negosiasi atau audit.
9. Perusahaan melarang seluruh Dewan Komisaris, Direksi dan pegawai membuat laporan palsu dengan maksud untuk melakukan penggelapan, misalnya menyembunyikan masalah teknis yang serius atau tidak melaporkan adanya penundaan pada jadwal kerja yang telah ditetapkan.
10. Perusahaan melarang seluruh Dewan Komisaris, Direksi dan pegawai melakukan

The norms that become severe violations:

1. *Employees are prohibited from doing things that are contrary to the moral, ethical, religious, legal regulations and applicable laws, norms prevailing in society, and/or contrary to his nature as a citizen of Indonesia (WNI).*
2. *Employees are prohibited from Corruption, Collusion and Nepotism (KKN) in connection with the company.*
3. *Employees are prohibited to do a deal or agreement, relating to a particular plan or scheme either expressed or implied, formal or informal, with any competitor associated with the company's business activity.*
4. *Employees are prohibited from engaging discussion or exchange confidential information with competitors.*
5. *Employees are prohibited from giving/receiving gifts if known or reasonably suspected of giving/receiving is nothing to do with the job or position is concerned.*
6. *Employees are prohibited from divulging confidential company and/or position, that is the secret associated with the company, duties and/or position, either in the form of written documents, sound recordings or command/oral statements of his superiors.*
7. *The Company prohibits the entire Board of Commissioners, Directors and employees from falsifying documents and certificates.*
8. *The Company prohibits the entire Board of Commissioners, Directors and employees from making a statement that is misleading and incorrect in the assessment process.*
9. *The Company prohibits the entire Board of Commissioners, Directors and employees from making false statements with the intent to commit fraud, such as hiding a serious technical problem or not reporting any delays in the work schedule has been set.*
10. *The Company prohibits the entire Board of Commissioners, Directors and employees*

upaya memasukkan tagihan atau permintaan pembayaran berdasarkan data yang diketahui palsu.

11. Mabuk, madat, narkoba maupun memperdagangkan di tempat kerja ataupun diluar perusahaan.
12. Melakukan protes disertai dengan ancaman secara langsung maupun tidak langsung kepada atasan.

B. PEMBERLAKUAN KODE ETIK BAGI SELURUH LEVEL ORGANISASI

Direksi perusahaan bertanggung jawab untuk memastikan bahwa Kode Etik Perusahaan ini dikomunikasikan, dipahami dan dilaksanakan oleh seluruh jajaran perusahaan. Pegawai dapat mengajukan pertanyaan mengenai hal-hal dalam Kode Etik Perusahaan ini yang belum dipahami dengan baik kepada atasan masing-masing. Sosialisasi Etika Bisnis Perusahaan di lingkungan PT KAI (Persero) senantiasa dilakukan manajemen puncak maupun kelompok kerja pegawai. Sosialisasi kepada setiap lapisan pegawai maupun *stakeholder*, antara lain melalui:

1. Sosialisasi etika bisnis kepada seluruh manajemen puncak sampai pelaksana serta penyegaran berkala.
2. Diseminasi etika bisnis kepada seluruh manajemen puncak sampai pelaksana serta penyegaran berkala.
3. Pejabat puncak (EVP, VP, GM, SM, M) wajib melakukan sosialisasi etika bisnis dan perilaku bisnis hingga dipahami oleh seluruh pegawai.
4. Memenuhi etika bisnis dan perilaku bisnis di Tabloid Kontak yang merupakan sarana sosialisasi dan komunikasi keluarga besar PT KAI (Persero).

C. PENERAPAN DAN PENEGAKAN KODE ETIK

Pedoman Etika dan Perilaku Bisnis Perusahaan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari praktik kerja dan penilaian kinerja seluruh individu di perusahaan. Etika bisnis perusahaan ini berlaku bagi seluruh jajaran perusahaan, yaitu Dewan Komisaris, Direksi, dan seluruh pegawai tanpa terkecuali.

from making efforts to enter invoice or request for payment based on the data that is known to be false.

11. *Drunk, opium, drugs and trade in the workplace or outside the company.*
12. *To protest with threats directly or indirectly to the boss.*

B. APPLICATION OF THE CODE OF CONDUCT FOR ALL ORGANIZATIONAL LEVELS

Directors of the company are responsible for ensuring that the Code of Conduct is communicated, understood and implemented by all levels of the company. Employees can ask questions on matters within the Company's Code of Conduct which are not well understood by supervisors respectively. Socialization for the Company's Business Ethics in PT. KAI (Persero) is always carried out by top management and employee groups. Socialization to each level between employees and other stakeholders through:

1. *Socialization of business ethics to all top management to executive officers, as well as periodic refresher activities.*
2. *Dissemination of business ethics to all top management to executive officers, as well as periodic refresher activities.*
3. *Top officials (EVP, VP, GM, SM, M) are required to disseminate business ethics and business conduct to be understood by all employees.*
4. *Loading business ethics and business conduct in Tabloid contact as a means of socialization and communication in a large family PT.KAI (Persero).*

C. IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT OF THE CODE

Code of Company's Ethics and Business Conduct is an integral part of work practices and performance assessment across individuals in the company. This company's business ethics applies to all levels of the company, the Board of Commissioners, Board of Directors, and all employees without exception.

Berikut upaya PT KAI (Persero) dalam penerapan dan penegakan Pedoman Etika dan Perilaku Bisnis Perusahaan:

1. Mengaitkan etika dan perilaku bisnis perusahaan dalam praktik kerja serta mengukur kinerja.
2. Mengembangkan kebijakan, pedoman, dan peraturan perusahaan untuk penjaminan dan pengendalian kualitas.
3. Melengkapi perusahaan dengan peraturan hukuman dan penghargaan terkini.
4. Direksi telah membuat Keputusan Tentang Kode Etik Perusahaan PT KAI (Persero) Nomor: Kep. U/HK.215/V/1/KA-2009 tanggal 21 Mei 2009.
5. Melakukan evaluasi manajemen atas tindak lanjut Pedoman Etika dan Perilaku Bisnis Perusahaan.

1. Pedoman Tata Kelola Perusahaan

Praktik Tata Kelola Perusahaan yang Baik (Good Corporate Governance -GCG) harus dimulai dari kesadaran setiap insan Perseroan untuk menjalankan bisnis dengan mengutamakan kelangsungan hidup perusahaan dan kepentingan stakeholders, serta menghindari cara-cara menciptakan keuntungan sesaat.

2. Board of Manual

Selain diatur dalam Pedoman Tata Kelola, dalam Board Manual telah ditetapkan mengenai larangan adanya benturan kepentingan antara Direksi dan Dewan Komisaris, dengan gambaran sebagai berikut:

- a. Antar para anggota Direksi dengan anggota Dewan Komisaris dilarang memiliki hubungan keluarga sampai dengan derajat ketiga, baik menurut garislurus maupun garis ke samping, termasuk hubungan yang timbul karena perkawinan
- b. Dalam hal terdapat keadaan sebagaimana butir 2 di atas, yang berhak mewakili Perseroan adalah:
 - 1) Anggota Direksi lainnya yang tidak mempunyai benturan kepentingan dengan Perseroan yang ditunjuk oleh anggota Direksi lain yang tidak mempunyai benturan kepentingan,
 - 2) Dewan Komisaris dalam hal seluruh anggota Direksi mempunyai benturan kepentingan dengan Perseroan, atau

Here are the efforts of PT KAI (Persero) in the application and enforcement of Code of Company's Ethics and Business Conduct:

1. *Linking the company's business ethics and conduct in work practices, and measuring performance.*
2. *Developing policies, guidelines, and regulations for quality assurance and control.*
3. *Completing the company with the latest regulatory penalties and rewards.*
4. *Board of Directors has made a decision About Code of Conduct PT. KAI (Persero) Number: Kep. U/HK.215/V/1/KA-2009 dated May 21, 2009.*
5. *Conducting management evalution over the follow-up of Code of Company's Ethics and Business Conduct.*

1. Code of Corporate Governance

Practice of Good Corporate Governance (GCG-GCG) should start from the awareness of every member of the Company to do business with emphasis on the survival of the company and the interests of stakeholders, as well as ways to avoid creating a momentary advantage.

2. Boards of Manual

In addition to the Code of Corporate Governance, Board of Manual has been set on the prohibition of conflict of interest between the Directors and the Board of Commissioners, with the following description:

- a. *Between the members of the Board of Directors and members of the Board of Commissioners must not have family ties to the third degree, according to the straight-line or side line, including relationships arising from marriage.*
- b. *In the case of circumstances as point 2 above, the party entitled to represent the Company are:*
 - 1) *Other Board members who do not have a conflict of interests with the Company's Board of Directors appointed by the other members who do not have a conflict of interests,*
 - 2) *Board of Commissioners in the case of all of the Directors has a conflict of interests with the Company, or*

- 3) Pihak lain yang ditunjuk oleh RUPS dalam hal seluruh anggota Direksi atau Dewan Komisaris mempunyai benturan kepentingan dengan Perseroan.

3. Transaksi benturan kepentingan

Seluruh Anggota Dewan Komisaris dan Direksi harus mengungkapkan kepemilikan saham di perusahaan atau di perusahaan lain dalam Daftar Khusus sebagaimana dipersyaratkan oleh peraturan perundang- undangan yang berlaku.

Dalam satu wilayah kerja tidak diperkenankan seluruh Anggota Dewan Komisaris, Direksi dan pegawai PT. KAI (Persero) memiliki hubungan keluarga karena hubungan sedarah ataupun perkawinan (suami/isteri, kakak/adik, orang tua/anak, ipar, mertua/menantu) dengan rekanan/mitra kerja.

4. Pemberian dan penerimaan hadiah

Seluruh Dewan Komisaris, Direksi dan pegawai perusahaan PT. KAI (Persero) dilarang untuk menerima hadiah dari bawahan, rekan kerja dan/ atau rekanan/pengusaha dalam bentuk apapun.

5. Aktivitas politik dan pemberian kontribusi.

Perusahaan dilarang memberikan kontribusi yang berasal dari dana perusahaan, barang-barang dan fasilitas milik perusahaan yang ditujukan untuk mendukung partai politik atau kandidat yang manapun.

Pegawai dilarang melakukan paksaan kepada pegawai lain, sehingga membatasi hak individu yang bersangkutan untuk menyalurkan aspirasi politiknya.

Menurut peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2005 Tentang Pendirian, Pengurusan, Pengawasan Dan Pembubaran Badan Usaha Milik Negara Pasal 22 (1) Anggota Direksi dilarang menjadi pengurus partai politik dan/atau calon/anggota legislatif. (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai larangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri.

- 3) Other parties appointed by the AGM in respect of all members of the Board of Directors or Commissioners has a conflict of interests with the Company.

3. Transactions of conflict of interest

All members of the Board of Commissioners and the Board of Directors must disclose ownership of shares in the company or in other companies in the Special Register, as required by laws and regulations are applicable.

In the work area is not permitted throughout the Members of the Board of Commissioners, Directors and employees of PT. KAI (Persero) to have a family relationship by marriage or blood relationship (husband / wife, brother / sister, parent / child, brother-in-law / -law) with a partner / partners.

4. Giving and Accepting of gifts

All Board of Commissioners, Directors and employees of PT. KAI (Persero) is forbidden to accept gifts from subordinates, colleagues and / or partners / entrepreneurs in any form.

5. Political activities and the provision of contributions

The company is prohibited from contributing corporate funds, goods and facilities owned company devoted to supporting any political party or candidate.

Employees must not use force to other employees, thereby limiting the rights of the individuals concerned to channel their political aspirations.

According to the government regulation of the Republic of Indonesia Number 45 Year 2005 on the Establishment, Stress Management, Supervision and State Owned Enterprises Dissolution Article 22 (1) Members of the Board of Directors are prohibited from becoming a political party officials and/or candidates/legislators. (2) Further provisions on the prohibition referred to in paragraph (1) shall be governed by the Regulation of the Minister.

6. Pengadaan barang dan jasa

Seluruh Dewan Komisaris, Direksi dan pegawai perusahaan PT. KAI (Persero) yang terlibat dalam proses pengadaan barang dan jasa harus melaksanakan tugas pengadaan barang dan jasa sesuai kebijakan dan prosedur yang berlaku di perusahaan dan/atau peraturan perundang-undangan yang berlaku serta menghindari benturan kepentingan antara kepentingan pribadi dengan kepentingan perusahaan.

6 Procurement of goods and services

All Board of Commissioners, Directors and employees of PT. KAI (Persero) who are involved in the procurement process of goods and services should carry out the task of procurement according to policies and procedures in the company and / or legislation in force and to avoid conflicts of interest between personal interests and the interests of the company.

D. PERNYATAAN BUDAYA PERUSAHAAN

Pernyataan mengenai standar etika dan perilaku yang berlaku secara umum di lingkungan PT. KAI (Persero), tercantum kode etik dan perilaku perusahaan yang terakhir dievaluasi pada tahun 2009, merupakan tata nilai moral yang digunakan untuk menentukan:

1. Hal-hal yang baik dan yang buruk.
2. Hal-hal yang terpuji dan yang tercela.
3. Hal-hal yang dihargai dan yang tidak dihargai.

Perusahaan mendasarkan dirinya pada kejujuran, integritas dan keadilan dalam menjalankan usahanya.

Perusahaan melarang Komisaris, Direksi, jajaran manajemen dan seluruh pegawai serta pihak lain yang terkait memasuki setiap transaksi yang dapat dikategorikan melawan hukum, tidak etis, tidak bermoral atau bertentangan dengan integritas perusahaan.

Budaya perusahaan adalah Tata Nilai yang dipahami dan diaplikasikan oleh seluruh jajaran Pegawai PT. KAI (Persero) dalam berkarya menjalankan tugas dan profesinya serta dalam berinteraksi sehari-hari.

D. STATEMENT OF CORPORATE CULTURE

Statement regarding the ethical and behavioral standards that apply generally in PT. KAI (Persero), which includes a code of ethics and corporate behavior last evaluated in 2009, is the moral values that are used to determine:

1. Good and bad things.
2. Praiseworthy and reprehensible things.
3. Appreciated and unappreciated things.

The company bases itself on honesty, integrity and fairness in business.

Company prohibits the Commissioner, the Board of Directors, the management and all employees and other relevant parties from entering any transaction that may be regarded as unlawful, unethical, immoral or contrary to the integrity of the company.

Corporate Value is Corporate culture which is understood and applied by all levels of employee of PT. KAI (Persero) in the work duties and profession, as well as in day-to-day interaction

Filosofi Perusahaan Company Philosophy



Slogan Perusahaan

ANDA ADALAH PRIORITAS KAMI

- a. Etika dan perilaku meningkatkan kualitas membangun negeri.
- b. Paradigma Perusahaan
 1. Pegawai akan menikmati lingkungan kerja dalam perusahaan yang jujur, beretika dan terbuka.
 2. Meningkatkan produktifitas dan kesejahteraan pegawai secara menyeluruh.
 3. Perusahaan akan mendapatkan reputasi yang baik, perlindungan atas kerahasiaan dan/atau tuntutan-tuntutan hukum yang mungkin terjadi.
 4. Terwujud kemakmuran dan keberhasilan usaha yang berkelanjutan.
 5. Masyarakat secara umum akan menikmati hubungan yang baik dengan perusahaan.
 6. Meningkatkan kesejahteraan sosial dan ekonomi masyarakat.
 7. Penguatan nilai budaya perusahaan mendukung visi & misi perusahaan.

The Company Slogan

YOU ARE OUR PRIORITY

- a. Ethics and behavior improving the quality, building the country.
- b. Company's Paradigm
 1. Employees will enjoy working in a corporate environment that is honest, ethical and open.
 2. Increasing employee's productivity and overall well-being.
 3. The company will get a good reputation, protection of confidentiality and / or lawsuits that may occur.
 4. Manifesting prosperity and sustainable business success.
 5. People in general will enjoy a good relationship with the company.
 6. Improving the social and economic welfare of the community.
 7. Strengthening of the corporate culture supports the company's vision and mission.

5 Nilai Utama Perusahaan adalah:

1. INTEGRITAS

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.

2. PROFESIONAL

Memiliki kemampuan dan penguasaan dalam bidang pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan, mampu menguasai untuk menggunakan, mengembangkan serta membagikan pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan kepada orang lain.

3. KESELAMATAN

Memiliki sikap tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi resiko yang rendah terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadi kerugian.

4. INOVASI

Selalu menumbuhkembangkan gagasan baru, melakukan tindakan perbaikan yang berkelanjutan, dan menciptakan lingkungan kondusif untuk berkreasi sehingga memberikan nilai tambah bagi stakeholder.

5. PELAYANAN PRIMA

Akan memberikan pengalaman yang terbaik yang sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan dengan memenuhi enam unsur pokok *ability* (kemampuan), *attitude* (sikap), *appearance* (penampilan), *attention* (perhatian), *action* (tindakan), dan *accountability* (tanggung jawab).

5 Principle Value The Company :

1. INTEGRITY

Acting consistently in accordance with the values, organizational policies and codes of conduct. Having an understanding and a desire to conform to the policies and ethics and act consistently although it is difficult to do so.

2. PROFESSIONAL

Having the ability and mastery in the field of work-related knowledge, able to master to use, develop and share knowledge related to the work to others.

3. SAFETY

Having an uncompromising attitude and consistent in performing or creating a system or work process that has the potential to lower the risk of accidents and safeguard company assets from the possibility of losses.

4. INNOVATION

Always developing new ideas, continuing improvement actions, and creating an environment conducive to creativity which adds value for stakeholders.

5. EXCELLENT SERVICE

Providing the best experience in accordance with the quality standards that satisfy the expectations or exceed customer expectations, fulfilling the six basic elements: ability, attitude, appearance, attention, action, and accountability (responsibility).

Whistle Blowing System

Whistle Blowing System

Whistle Blowing System (WBS) di lingkungan PT. KAI (Persero) 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, PT KAI (Persero) dapat meningkatkan sistem pengawasan dan perlindungan kepada pelapor sebagai upaya pencegahan dan penyelesaian dugaan penyimpangan serta pelanggaran di lingkungan perusahaan.

Penerapan WBS di PT.KAI (Persero) dilakukan berdasarkan Keputusan Direksi No.KEPU./HK./215/IV/1/KA-2005 Tgl. 19 Agustus 2005 Tentang Buku Panduan Good Corporate Governance di lingkungan PT KAI (Persero) dan dievaluasi dengan Keputusan Direksi No.Kep. U/HK.215/V/1/KA-2009 tanggal 21 Mei 2009.

Untuk meningkatkan efektivitas implementasi WBS maka manajemen telah melakukan langkah sebagai berikut :

1. Melakukan penyempurnaan atas Peraturan Menteri Nomor: PER-01/ MBU/2011 Tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan Yang Baik (Good Corporate Governance) Pada Badan Usaha Milik Negara. Pedoman WBS PT. KAI (Persero) didasarkan pada keputusan Direksi No.Kep.U/HK.215/II/2/KA-1014 tanggal 14 Februari 2014 Tentang Pedoman Sistem Pelaporan Pelanggaran (Whistleblowing System) di lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
2. Melakukan persiapan sosialisasi dan diseminasi kepada seluruh insan PT. KAI (Persero) serta pemangku kepentingan secara berkala dan berencana.

A. PENYAMPAIAN LAPORAN PELANGGARAN

Perusahaan menyediakan sarana/media pelaporan pelanggaran berupa : electronic mail (e-mail), dan kotak pos (PO Box) dengan alamat

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

Pelapor menyampaikan laporan dugaan pelanggaran di perusahaan melalui sarana/media pelaporan yang telah disediakan.

1. Laporan dugaan pelanggaran akan ditindaklanjuti sesuai dengan ketentuan yang berlaku bila telah memenuhi kriteria sebagai berikut:

Whistle Blowing System (WBS) at PT. KAI (Persero) aims to strengthen preventive measures and encourage the reporting of the things that can cause financial losses, including things that can damage a company's reputation. With the application of the WBS, PT KAI (Persero) can improve the system of supervision and protection to the complainant as the prevention and settlement of alleged irregularities and violations in a corporate environment.

The implementation of WBS in PT.KAI (Persero) is conducted by the Board of Directors' decision No.KEPU./HK./215/IV/1/KA-2005 dated on August 19, 2005, on Handbook of Good Corporate Governance in PT KAI (Persero) and evaluated by the Board of Directors Decree No. Kep. U/HK.215/V/1/KA-2009 dated on May 21, 2009.

To improve the effectiveness of the implementation of the WBS, the management has made the following steps:

1. *Improving the Regulation of the Minister Number: PER-01 / MBU/2011 about Implementation of Good Corporate Governance (GCG) on State-Owned Enterprises. WBS Code at PT. KAI (Persero) is based on the Board's decision dated on February 14, 2014 No.Kep.U/HK.215/II/2/KA-1014 about Code of Violation Reporting System (Whistleblowing System) at PT. Kereta Api Indonesia (Persero).*
2. *Preparing socialization and dissemination to all employees of PT. KAI (Persero) and stakeholders on a regular basis and plans.*

A. SUBMISSION OF ABUSE REPORT

The company provides the means / media for reporting violations through: electronic mail (e-mail), and a post office box (PO Box) with this address:

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

The complainants submit a report of alleged violations at the company through the means / media reporting that has been provided.

1. *Reports of alleged violations will be acted upon in accordance with applicable regulations when it meets the following criteria:*

- a. Termasuk pada kriteria tindak pelanggaran.
 - b. Laporan tersebut diajukan terhadap tindakan pelanggaran yang terjadi paling lama 2 (dua) tahun sebelum tanggal laporan.
 - c. Laporan mempunyai dampak terhadap kinerja dan reputasi perusahaan.
 - d. Laporan disampaikan oleh pelapor yang menyebutkan identitas (*full disclosure*).
2. Tindak pelanggaran yang dapat dilaporkan melalui WBS adalah tindak pelanggaran yang dilakukan oleh insan perusahaan, dengan kategori:
- a. Kecurangan (fraud), yaitu perbuatan tidak jujur atau tipu muslihat meliputi penipuan, pemerasan, pemalsuan, penyembunyian atau penghancuran dokumen/laporan atau menggunakan dokumen palsu, yang dilakukan oleh seseorang/sekelompok orang yang menimbulkan potensi kerugian atau pun kerugian nyata terhadap perusahaan.
 - b. Pelanggaran terhadap peraturan/hukum, yaitu melakukan tindakan/perbuatan yang dilarang dan/atau bertentangan dengan ketentuan hukum yang berlaku baik internal maupun eksternal.
 - c. Benturan kepentingan, yaitu situasi dimana insan perusahaan memiliki kepentingan pribadi di luar kepentingan perusahaan yang dapat mempengaruhi pelaksanaan tugas dan/atau kewenangan yang dimilikinya secara objektif berdasarkan kedudukan dan jabatannya dalam perusahaan, sehingga menimbulkan pertentangan antara kepentingan pribadi dan/ atau kelompok dan/atau keluarga dengan kepentingan perusahaan.
 - d. Penyuapan dan/atau gratifikasi yang berhubungan dengan jabatan dan yang berlawanan dengan kewajiban atau tugasnya di perusahaan.
 - e. Kelakuan tidak etis, yaitu perbuatan atau tindakan yang dilakukan oleh insan perusahaan yang tidak dapat dibenarkan secara etika yang berlaku seperti pelanggaran Code of Ethics dan Code of Conduct Perusahaan.
- a. *Including the criteria violations.*
 - b. *The reports submitted to the violations that occurred more than 2 (two) years prior to the date of the report.*
 - c. *Reports have any impact on the performance and reputation of the company.*
 - d. *The reports are submitted by the complainants with a definite identity (full disclosure).*
2. *Acts of violation can be reported through WBS is offenses committed by the personnel of the company, with the following categories:*
- a. *Fraud (fraud), that is dishonest or ruse, includes fraud, extortion, falsification, concealment or destruction of documents / statements or using false documents, which is done by a person / group of people who pose a potential loss or real loss to the company.*
 - b. *Violation of the rule / law is to act / acts that are prohibited and / or contrary to the provisions of the law, which applies to both internal and external.*
 - c. *Conflict of interest is a situation in which human beings have a vested interest in the company beyond the interests of the company that could affect the performance of duties and / or its authority objectively based on his position and role in the company, giving rise to a conflict between personal interests and / or groups and / or families with interests of the company.*
 - d. *Bribery and/or gratification associated with the position and contrary to the obligations or duties at the company.*
 - e. *Unethical behavior is the act or acts committed by the personnel of the company which can not be justified ethically such as a violation of Code of Ethics and Code of Conduct.*

B. PERLINDUNGAN BAGI WHISTLEBLOWER

Perusahaan memberikan hak perlindungan kepada pelapor dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Perlindungan diberikan dengan tetap memperhatikan azas kerahasiaan dan ketentuan yang berlaku di perusahaan serta peraturan perundang-undangan yang berlaku.
2. Perlindungan hanya dapat diberikan kepada pelapor dengan kategori full disclosure dan partial anonymity, dengan dirahasiakan identitas beserta laporan yang disampaikannya.
3. Pelapor menyampaikan permohonan perlindungan kepada penanggung jawab dalam hal pelapor menerima ancaman pemecatan yang tidak adil, penurunan pangkat, pelecehan, atau diskriminasi dalam segala bentuk, dan catatan yang merugikan dalam file pribadinya.
4. Bentuk perlindungan terhadap pelapor disesuaikan dengan bentuk ancaman/tindakan balasan yang diterima.
5. Dengan pertimbangan tertentu, perusahaan dapat memberikan perlindungan kepada keluarga pelapor.
 - a. Pemberian perlindungan kepada pelapor dapat ditolak atau dihentikan bila terdapat bukti bahwa laporan pelanggaran yang disampaikan oleh pelapor kepada perusahaan ternyata palsu/fitnah atau mempunyai tujuan yang menyimpang dari tujuan penyelenggaraan WBS.
 - b. Terdapat bukti bahwa pelapor tidak melakukan kewajibannya dalam menjaga kerahasiaan identitas diri dan laporannya.

C. PENANGANAN PENGADUAN

Prosedur penanganan pengaduan sebagai berikut :

1. Pelapor menyampaikan laporan pelanggaran yang patut diduga dilakukan oleh insan perusahaan melalui sarana WBS.
2. Penyelenggara WBS melakukan administrasi, verifikasi dan telaahan atas laporan dugaan pelanggaran yang masuk melalui WBS.
3. a. Penyelenggara WBS melaporkan kepada penanggung jawab hasil telaahan laporan dugaan pelanggaran.

B. PROTECTION OF WHISTLEBLOWER

The company gives the right to the protection of the complainant with the following provisions:

1. *Protection is given with regards to the principle of confidentiality and the provisions in force in the company, as well as the laws and regulations in force.*
2. *Protection can only be given to the complainant by categories of full disclosure and partial anonymity, to keep the identity and report it conveys.*
3. *Complainant submits a request to the person in charge of protection; in this case the complainant gets unfair threats for dismissal, demotion, harassment, or discrimination in any form, and record adverse in his personal file.*
4. *Form of protection against the reporting is tailored to the shape of threats / retaliation received.*
5. *With certain considerations, the company can provide protection to the family of the complainant.*
 - a. *Providing protection to the complainant may be refused or discontinued if there is evidence that the report submitted by a reporting violations to the company turns out false / slanderous or have goals deviate from the objectives of the WBS.*
 - b. *There is evidence that the reporter did not do his duty to maintain confidentiality and report identity.*

C. HANDLING COMPLAINTS

Procedures for handling complaints are described as follows:

1. *Rapporteurs submits a report violation which is very likely done by employees of the company, by means of WBS.*
2. *Organizers of WBS do administration, verification and analysis of reports of alleged infringement that goes through the WBS.*
3. a. *Organizers of the WBS report to the person in charge of the results of the analysis of the report on the alleged violations.*

- b. Penyelenggara WBS memberikan hak kepada pelapor untuk melakukan pemantauan (monitoring) dan tanggapan (respon) mengenai tindak lanjut atas laporan dugaan pelanggaran yang disampaikan pelapor.
4. a. Penanggung jawab setelah mempertimbangkan hasil telaahan dan sumber informasi lainnya, menetapkan tindak lanjut atas laporan dugaan pelanggaran, dengan antara lain memberikan sanksi kepada terlapor apabila laporan yang diterima terbukti benar atau rehabilitasi jika laporan yang diterima dari pelapor terbukti salah/palsu/fitnah.
- b. Penanggung jawab setelah mempertimbangkan hasil telaahan dan sumber informasi lainnya, memberikan perlindungan dan menetapkan pemberian penghargaan sesuai ketentuan yang berlaku kepada pelapor, apabila laporan yang diterima terbukti benar atau sanksi jika laporan yang diterima dari pelapor terbukti salah/palsu/fitnah.
5. a. Penanggung jawab setelah mempertimbangkan hasil telaahan dan sumber informasi lainnya, memerintahkan/menugaskan Kepala SPI dan/ atau menunjuk Auditor Independen lain untuk melakukan investigasi atas laporan pelanggaran yang patut diduga mengandung tindak pidana.
- b. Kepala SPI dan/atau Auditor Independen melakukan tugas investigasi, antara lain melalui pengumpulan bukti, wawancara dengan pihak-pihak yang terkait termasuk penyelenggara WBS dan pelapor, serta interrogasi kepada terlapor sesuai dengan batas kewenangan dan ketentuan yang berlaku.
- c. Kepala SPI dan/atau Auditor Independen melaporkan hasil audit investigatif kepada penanggung jawab, berikut rekomendasi tindak lanjutnya.
6. a. Penanggung jawab dapat meneruskan laporan dugaan pelanggaran kepada Aparat Penegak Hukum (APH : Kepolisian atau Kejaksaan atau Komisi Pemberantasan Korupsi), berdasarkan laporan hasil telaahan penyelenggaran WBS sebagaimana butir 3.a. dan/atau laporan hasil audit investigatif dari Kepala SPI atau Auditor Independen yang ditunjuk sebagaimana butir 5 tersebut di atas.
- b. APH melakukan pemeriksaan atas bukti-bukti awal yang disampaikan perusahaan, serta melakukan penyelidikan dan penyidikan lebih lanjut sesuai batas kewenangan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- b. *WBS organizers entitles the complainant to perform monitoring (monitoring) and responses (response) of the follow-up to report alleged violations of the reporting submitted.*
4. a. *Having considered the results of the analysis and other resources, organizers set a follow-up to report alleged violations - to impose sanctions if the report received is proved to be correct, or to provide rehabilitation if the report received is proved to be false / fake / slander.*
- b. *Having considered the results of the analysis and other resources, organizers provide protections and set the appropriate award provisions applicable to the complainant if the report is proved to be true, or to provide sanctions if the report received is proved to be false / fake / slander.*
5. a. *Having considered the results of the analysis and other resources, organizers order / commission the Head of Internal Audit and/ or appoint another independent auditor to conduct an investigation into reports of violations that may contain criminal offense.*
- b. *Head of Internal Audit and / or the Independent Auditors perform investigative duties, among others, through the collection of evidence, interviews with relevant parties including the organizers of the WBS and the reporting, as well as questioning the authority reported in accordance with the limits of authority and conditions in force.*
- c. *Head of Internal Audit and / or the Independent Auditor will report the results of the investigative audit to the organizers, including recommendations for follow-up.*
6. a. *Organizers continue to report alleged violations to Law Enforcement Authorities (LEA: Police or the Attorney or the Corruption Eradication Commission), based on the delivery of a report on the analysis of the WBS as item 3.a. and / or investigative audit report of the Head of Internal Audit or Independent Auditor appointed as mentioned in paragraph 5 above.*
- b. *LEA audits the preliminary evidence presented by the company, and conduct further inquiry and investigation within the limits of authority and legislation in force.*

7. a. Tim pengawas melakukan evaluasi penyelenggaraan WBS dan kinerja staf administrasi, verifikator, penelaah dan administrator sistem secara berkala, serta memantau pelaksanaan tindak lanjut atas laporan dugaan pelanggaran.
- b. Tim pengawas melaporkan hasil evaluasi dan pemantauannya kepada penanggung jawab.
- c. Tim pengawas dapat melakukan koordinasi dengan Komite Audit dalam melaksanakan fungsi dan tugas pokoknya.
8. Penanggung jawab memberikan arahan dan pembinaan kepada staf administrasi, verifikator, penelaah dan tim pengawas.
9. Penanggung jawab melakukan konsultasi/koordinasi dengan Dewan Komisaris dalam menetapkan arah kebijakan dan rencana strategis serta pengembangan dan perbaikan kualitas penyelenggaraan WBS.
10. Dewan Komisaris memberikan arahan kepada Komite Audit dalam ikut serta menyelenggarakan WBS dan berkoordinasi dengan tim pengawas.

D. PIHAK YANG MENGELOLA PENGADUAN

Kantor pusat perusahaan menyelenggarakan WBS untuk seluruh Divisi Regional (Divre), Daerah Operasi (Daop), UPT, balai, dan unit organisasi lainnya, termasuk anak perusahaan. Pengembangan, pemeliharaan, dan pemutakhiran WBS termasuk Standard Operating Procedures (SOP) dilaksanakan oleh sekretaris perusahaan.

Tugas pokok pengelola pengaduan adalah:

1. Melakukan telaahan awal atas laporan dugaan pelanggaran yang telah diverifikasi oleh verifikator.
2. Menetapkan data dan informasi tambahan yang diperlukan, pihak yang akan diklarifikasi/dikonfirmasi, serta alokasi waktu untuk dituangkan dalam program telaah.
3. Melakukan telaah atas laporan dugaan pelanggaran.

E. HASIL PENANGANAN PENGADUAN

PT.KAI (Persero) mendorong penerapan WBS yang efektif agar dapat meningkatkan partisipasi insan perusahaan dalam melaporkan pelanggaran menuju ke arah budaya kejujuran dan keterbukaan.

7. a. Team supervisors conduct performance evaluation of the WBS and administrative staff, verifier, reviewers and system administrators on a regular basis, and monitor the implementation of the follow-up to report alleged violations.
- b. Team supervisors report the results of the evaluation and monitoring to the organizers.
- c. Team supervisors can coordinate with the Audit Committee in carrying out the functions and duties anyway.
8. Organizers provide some direction and guidance to administrative staff, verifier, reviewers and team supervisors.
9. Organizers consult/coordinate with the Board of Commissioners in setting policy direction and strategic plans, as well as the development and improvement of the quality of the WBS.
10. Board of Commissioners provide direction to the Audit Committee in organizing the WBS and coordinating with team supervisors.

D. DEPARTMENT IN CHARGE OF GRIEVANCE

WBS organizes corporate headquarters for the entire Regional Division (Divre), Division are of operation (DAOP), UPT, Balai, and other units. Development, maintenance, and updating WBS including standard operating procedures (SOP) carried out by corporate secretary.

Main task of Grievance:

1. *Study for the report suspected breach that has been verified from verifier.*
2. *To set a data and some additional information that is required, the one that will be clarified/confirmed and time allocation for laid out in the study.*
3. *Study to report suspected breach.*

E. GRIEVANCE HANDLING RESULT

PT KAI (Persero) encourage implementation of WBS effective participation in order to increase the company participation breach reporting toward the honesty and openness culture.

Selama tahun 2013, Direksi PT. KAI (Persero) memberikan hukuman disiplin PHK sebanyak 16 orang, terkait pelanggaran aturan perusahaan. Adapun jumlah sanksi kepada karyawan yang diterbitkan oleh Direksi adalah sebagai berikut.

Rekapitulasi Jenis Hukuman Disiplin

For 2013, the BOD of PT KAI (Persero) did a disciplinary lay off for 16 people because of company rules violation. Amount of sanctioned who are published by the board of directors for the employees is as follows.

Recapitulation type Disciplinary Sanctions

NO	JENIS HUKUMAN DISIPLIN	TAHUN					
		2009	2010	2011	2012	2013	
NO	PUNISHMENT OF DISCIPLINE	2009	2010	YEAR	2011	2012	2013
1.	Teguran tertulis <i>Written Monition</i>	2	18		13	36	167
2.	Pernyataan tdk puas tertulis <i>Distatisfied Statement</i>	9	1		7	6	6
3.	Tunda Kenaikan Gaji Berkala selama 6 bulan <i>Postponing the Increase Periodic Salary for 6 month</i>	-		2	1	5	-
4.	Turun Gaji setingkat lebih rendah selama 6 bulan <i>Dropped Salary one level for 6 month</i>	2	14		11	9	-
5.	Tunda Kenaikan Pangkat selama 6 bulan <i>Promotion Postponed for 6 month</i>	1	9		2	4	-
6.	Turun Pangkat setingkat lebih rendah selama 6 bulan <i>Promotion Postponed for lower level for 6 month</i>	16	16		8	7	-
7.	Bebas Jabatan <i>Unpotition</i>	2	-		14	10	6
8.	Berhenti Dengan Hormat Atas Permintaan Sendiri <i>Resign with respect at his own request</i>	1	6		-	-	-
9.	Berhenti Dengan Hormat Tidak Atas Permintaan Sendiri <i>Resign with respect at the Company request</i>	13	12		24	6	-
10.	Berhenti Tidak Dengan Hormat Tidak Atas Permintaan Sendiri <i>Resign with unrespect at the Company request</i>	16	2		-	-	-
11.	Potongan Gaji 10% selama 6 bulan <i>Salary Cut off 10% for 6 month</i>	-	-		-	-	52
12.	Potongan Gaji 20% selama 6 bulan <i>Salary Cut off 20% for 6 month</i>	-	-		-	-	20
13.	Potongan Gaji 25% selama 6 bulan <i>Salary Cut off 25% for 6 month</i>	-	-		-	-	4
14.	Potongan Gaji 30% selama 6 bulan <i>Salary Cut off 30% for 6 month</i>	-	-		-	-	4
15.	Penurunan Pangkat Setingkat Lebih Rendah <i>Depromotion for lower level</i>	-	-		-	-	3
16.	PHK <i>Layoffs</i>	-	-		-	-	16
JUMLAH		62	80	79	83	278	
TOTAL		62	80	79	83	278	

Perkara Penting yang Dihadapi Perusahaan

Hingga tahun 2013, perkara penting yang dihadapi PT. KAI (Persero) sebanyak tujuh kasus, yaitu dua kasus pidana dan lima kasus perdata. Rincian perkara penting yang dihadapi perusahaan sebagai berikut :

Important Cases Faced by the Company

Until the year 2013, there are seven important cases faced by PT. KAI (Persero): two criminal cases and five civil cases. Details of the important cases that companies face can be mapped as follows:

NO.	POKOK PERKARA/GUGATAN	STATUS PENYELESAIAN PERKARA/GUGATAN	PENGARUH TERHADAP KONDISI PERUSAHAAN	SANKSI ADMISTRASI
NO.	SIGNIFICANT CASE / LAWSUIT	STATUS OF CASE/ LAWSUIT	EFFECTS ON COMPANY'S CONDITIONS	ADMINISTRATIVE SANCTIONS
1.	Nomor perkara: 314/Pdt.G/2011/PN.MDN 415/PDT/2011/PT-MDN 1040 K/PDT/2012 16/Eks/2013/314/Pdt.G/ 2011/ PN.MDdn Pokok Perkara: <ul style="list-style-type: none"> • PT.ACK sebagai Penggugat • Melawan • PT.KAI sebagai Tergugat 1 • Pemkot Medan sebagai Tergugat 2 • Kakan Tanah Medan sebagai Tergugat 3 Objek Perkara: Tanah yang terletak di Jalan Jawa/Jalan Veteran Kelurahan Gang Buntu, Kecamatan Medan Timur, Kota Medan, masing-masing seluas 13.578M2 dan 22.377 M2.	PT. KAI (Persero) mengajukan upaya hukum Peninjauan Kembali ke Mahkamah Agung pada tanggal 21 Oktober 2013. Menunggu Putusan Peninjauan Kembali.	PT KAI (Persero) berpotensi kehilangan aset a tanah seluas 35.955 M2 di Kelurahan Gang Buntu Medan apabila upaya hukum Peninjauan Kembali yang diajukan PT. KAI tidak dikabulkan oleh Mahkamah Agung.	
1.	<i>Number of Case:</i> 314/Pdt.G/2011/PN.MDN 415/PDT/2011/PT-MDN 1040 K/PDT/2012 16/Eks/2013/314/Pdt.G/ 2011/ PN.MDdn <i>Principal Case:</i> <ul style="list-style-type: none"> • PT.ACK as Plaintiff • against • PT.KAI as Defendant 1 • Medan City Government as Defendant 2 • Land ballooning field as Defendant 3 <i>Object Case:</i> <i>Land which is located on Jalan Jawa/Jalan Veteran Kelurahan Gang Buntu, Kecamatan Medan Timur, Kota Medan, each covering an area of 22 377 13.578M2 and M2.</i>	<i>PT. KAI (Persero) filed an judicial review to the Supreme Court on October 21, 2013.</i> <i>Waiting for the Review Decision.</i>	<i>PT. KAI (Persero) will experience a loss of assets such as land area of 35 955 m2 in Kelurahan Gang Buntu Medan, if judicial review remedies proposed by PT. KAI is not granted by the Supreme Court.</i>	

NO.	POKOK PERKARA/GUGATAN	STATUS PENYELESAIAN PERKARA/GUGATAN	PENGARUH TERHADAP KONDISI PERUSAHAAN	SANKSI ADMISTRASI
NO.	SIGNIFICANT CASE / LAWSUIT	STATUS OF CASE/ LAWSUIT	EFFECTS ON COMPANY'S CONDITIONS	ADMINISTRATIVE SANCTIONS
2.	<p>Nomor Laporan Polisi: LPB/240/III/2012/JABAR tanggal 26/03/2012</p> <p>Nomor Surat Perintah Penyidikan : SP.Sidik/1839/IV/2012/ Reskrim tanggal 24/04/2012</p> <p>Pelapor: PT. KAI</p> <p>Terlapor: Ny. Odas, dkk.</p> <p>Permasalahan:</p> <p>Dugaan tindak pidana pemalsuan surat dan atau sumpah palsu dan keterangan palsu pada 2009.</p>	<p>Telah ditetapkan tersangka atas nama Agus Sardi dan Ucu Suparna yang merupakan ahli waris Ny. Odas.</p>	<p>PT KAI (Persero) akan kehilangan asetnya berupa tanah seluas 13.610 m² di Jl. Elang, Kelurahan Garuda Bandung.</p> <p>Apabila dugaan pemalsuan surat dan/atau sumpah palsu terhadap tersangka tidak terbukti.</p>	
2.	<p><i>Police Report Number: LPB/240/III/2012/JABAR dated 26/03/2012</i></p> <p><i>Investigation Warrant Number: SP.Sidik/1839 / IV/2012 / Criminal dated 24/04/2012</i></p> <p><i>Reporting: PT. KAI</i></p> <p><i>Reported: Ny. Odas, et al.</i></p> <p><i>Case:</i></p> <p><i>Alleged criminal offenses such as forgery and / or perjury and false statements in 2009.</i></p>	<p><i>The suspect has been determined, namely Agus Sardi and Ucu Mrs Suparna as Mrs. Odas's heir.</i></p>	<p><i>PT. KAI (Persero) will lose its assets in the form of the land area of 13 610 m² in Jl. Elang, Kelurahan Garuda Bandung, if the allegations of forgery and/or perjury against the suspect is not proven.</i></p>	

NO.	POKOK PERKARA/GUGATAN	STATUS PENYELESAIAN PERKARA/GUGATAN	PENGARUH TERHADAP KONDISI PERUSAHAAN	SANKSI ADMISTRASI
NO.	SIGNIFICANT CASE / LAWSUIT	STATUS OF CASE/LAWSUIT	EFFECTS ON COMPANY'S CONDITIONS	ADMINISTRATIVE SANCTIONS
3.	<p>Nomor Perkara : 186/PDT/G/2013/PN.BDG</p> <p>Para Pihak: Iman Krajenbirk, dkk.sebagai Penggugat</p> <ul style="list-style-type: none">• Moch. Adjiji sebagai Tergugat 1• PT KAI (Persero) sebagai Tergugat 2• George Droop sebagai Tergugat 3 <p>Objek Perkara : Tanah dan bangunan milik PT.KAI (Persero) yang terletak di Jalan Wastukencana Nomor 81 dan 83 Bandung.</p> <p>Jenis Gugatan : Perbuatan Melawan Hukum.</p>	<p>Gugatan didaftarkan : 23 April 2013.</p> <p>Menunggu Putusan PN.</p>	<p>Gugatan didaftarkan : 23 April 2013.</p> <p>Menunggu Putusan PN.</p>	

3. Case Number: 186/PDT/G/2013/ PN.BDG Lawsuit filed: 23 April 2013.
The Parties: Waiting for the District Court's verdict.
Faith Krajenbirk as Plaintiff 1
Moch. Adjiji as Defendant 1
PT KAI (Persero) as Defendant 2
George Droop as Defendant 3

Object Case:
Land and buildings owned PT.KAI (Persero) which is located at Jalan Wastukencana No. 81 dan 83 Bandung.
Lawsuit Types: Unlawful acts.

NO.	POKOK PERKARA/GUGATAN	STATUS PENYELESAIAN PERKARA/GUGATAN	PENGARUH TERHADAP KONDISI PERUSAHAAN	SANKSI ADMISTRASI
NO.	Significant Case / Lawsuit	Status of Case/ Lawsuit	EFFECTS ON COMPANY'S CONDITIONS	ADMINISTRATIVE SANCTIONS
4.	<p>Nomor Perkara : 13/Pdt.G/2012/PN.CMS 381/ PDT/2013/PT.BDG Para Pihak</p> <p>PT.KAI sebagai Penggugat melawan Pemkab Ciamis sebagai Tergugat</p> <p>Jenis Gugatan : Perbuatan Melawan Hukum.</p>	<p>Pemkab Ciamis sedang mengajukan upaya hukum Kasasi Kembali ke Mahkamah Agung.</p> <p>PT. KAI Menunggu Putusan Kasasi.</p>	<p>PT. KAI (Persero) berpotensi kehilangan aset di Jalan Bulak Laut RT.02/ RW.02 Desa Pangandaran, Kecamatan Pangandaran Kabupaten Ciamis.</p> <p>apabila upaya hukum Kasasi dari Penggugat/ Terbanding dikabulkan oleh Mahkamah Agung.</p>	
4.	<p>Case Number: 13/Pdt.G/2012/PN.CMS 381/PDT/2013/PT.BDG The Parties: PT.KAI as Plaintiff against Kudat District Government as Defendant Lawsuit Types: Unlawful acts.</p>	<p>The Ciamis County Government proposed a Cassation attempt to the Supreme Court.</p> <p>PT. KAI is waiting for the Cassation Decision.</p>	<p>PT. KAI (Persero) will lose assets in Jalan Bulak Laut RT.02/RW.02 Desa Pangandaran, Kecamatan Pangandaran Kabupaten Ciamis if the Cassation attempt of the Plaintiff is granted by the Supreme Court.</p>	

NO.	POKOK PERKARA/GUGATAN	STATUS PENYELESAIAN PERKARA/GUGATAN	PENGARUH TERHADAP KONDISI PERUSAHAAN	SANKSI ADMISTRASI
NO.	SIGNIFICANT CASE / LAWSUIT	STATUS OF CASE/ LAWSUIT	EFFECTS ON COMPANY'S CONDITIONS	ADMINISTRATIVE SANCTIONS
5.	No.PRINT-1779/0.1/Fd.1/10/2012 dan No.PRINT-1778/0.1/Fd.1/10/2012 tanggal 31 Oktober 2012 Penetapan PN.JKT.BAR. 26/PEN/PID/2012/PN.JKT.BAR. tanggal 08/11/2012 Objek Perkara: Dugaan Tindak Pidana Korupsi atas nama Tersangka dalam penerbitan Sertifikat HGB atas nama PT. Dwiputra Metropolitan No.2849/Pinangsia Jalan Kemukus Nomor 6-9 Kelurahan Pinangsia Kecamatan Tamansari Jakarta Barat di atas Hak Pakai Nomor 76/Pinangsia atas nama Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA).	Memasuki proses persidangan di Pengadilan Negeri Jakarta Barat.	PT KAI (Persero) berpotensi kehilangan asetnya di Jalan Kemukus Nomor 6-9, Jakarta Barat akibat dari Perbuatan Terdakwa.	

5. Case Number:
 371/PDT.G/2010/PN.MDN
 433/PDT/2011/PT.MDN
 2113 K/PDT/2013

The Parties:
 Sultan Deli as Plaintiff
 against
 PT KAI (Persero) Division 1 SU as
 Defendant 1
 PT. KAI as Defendant 2
 MENEG SOE as Defendant 3

Object Case:
 Certificate of Concessie Mabar Deli Toewa Contract (Way Round, Brayan Island Village New Workshop, Eastern District of Medan, Medan area of + / - 4 acres).

PT. KAI (Persero) filed a cassation to the Supreme Court on August 28, 2012 and is waiting for the Cassation Decision.

PT KAI (Persero) will lose assets in Jalan Bundar, Kelurahan Pulau Brayan Bengkel Baru, Kecamatan Medan Timur, Kota Medan if the Cassation attempt of PT KAI (Persero) is not granted by the Supreme Court.

NO.	POKOK PERKARA/GUGATAN	STATUS PENYELESAIAN PERKARA/GUGATAN	PENGARUH TERHADAP KONDISI PERUSAHAAN	SANKSI ADMISTRASI
NO.	SIGNIFICANT CASE / LAWSUIT	STATUS OF CASE/ LAWSUIT	EFFECTS ON COMPANY'S CONDITIONS	ADMINISTRATIVE SANCTIONS
6.	<p>Nomor Perkara: 371/PDT.G/2010/PN.MDN 433/PDT/2011/PT.MDN 2113 K/PDT/2013</p> <p>Para Pihak: Sultan Deli sebagai Penggugat Melawan</p> <p>PT KAI (Persero) Divre 1 SU sebagai Tergugat 1</p> <p>PT KAI (Persero) sebagai Tergugat 2</p> <p>MENEG BUMN sebagai Tergugat 3</p> <p>Objek Perkara: Akte Concessie Mabar Deli Toewa Contract (Jalan Bundar, Kelurahan Pulau Brayan Bengkel Baru, Kecamatan Medan Timur, Kota Medan seluas +/- 4 hektar).</p>	<p>PT. KAI (Persero) mengajukan Upaya Hukum Kasasi ke Mahkamah Agung pada tanggal 28 Agustus 2012 dan menunggu Putusan Kasasi.</p>	<p>PT KAI (Persero) berpotensi kehilangan asetnya di Jalan Bundar, Kelurahan Pulau Brayan Bengkel Baru, Kecamatan Medan Timur, Kota Medan.</p> <p>Apabila upaya hukum Kasasi dari PT KAI (Persero) tidak dikabulkan oleh Mahkamah Agung.</p>	
6.	<p>Case Number: 371/PDT.G/2010/PN.MDN 433/PDT/2011/PT.MDN 2113 K/PDT/2013</p> <p>The Parties: Sultan Deli as Plaintiff against PT KAI (Persero) Division 1 SU as Defendant 1 PT KAI (Persero) as Defendant 2 MENEG SOE as Defendant 3</p> <p>Object Case: Certificate of Concessie Mabar Deli Toewa Contract (Way Round, Brayan Island Village New Workshop, Eastern District of Medan, Medan area of + / - 4 acres).</p>	<p>PT. KAI (Persero) filed a cassation to the Supreme Court on August 28, 2012 and is waiting for the Cassation Decision.</p>	<p>PT KAI (Persero) will lose assets in Jalan Bundar, Kelurahan Pulau Brayan Bengkel Baru, Kecamatan Medan Timur, Kota Medan if the Cassation attempt of PT. KAI is not granted</p>	

NO.	POKOK PERKARA/GUGATAN	STATUS PENYELESAIAN PERKARA/GUGATAN	PENGARUH TERHADAP KONDISI PERUSAHAAN	SANKSI ADMISTRASI
NO.	SIGNIFICANT CASE / LAWSUIT	STATUS OF CASE/ LAWSUIT	EFFECTS ON COMPANY'S CONDITIONS	ADMINISTRATIVE SANCTIONS
7.	<p>Nomor Perkara: 904/Pdt.G/2010/PN. Sby 421/Pdt/2012/PT.Sby</p> <p>Para Pihak: PT. Sumber Sejahtera Lestari Lombok sebagai Penggugat</p> <p>Melawan</p> <p>PT. KAI (Persero) sebagai Tergugat</p> <p>Objek Perkara: Pengakhiran dan tidak memperpanjang Perjanjian Pengelolaan Sementara & MoU merupakan perbuatan WANPRESTASI karena tidak selaras dengan Tujuan dia-dakannya pengelolaan Indo Plaza yang seusia dengan TOR.</p>	<p>PT. KAI mengajukan Upaya Hukum Kasasi ke Mahkamah Agung dan menyerahkan memori kasasi pada tanggal 11 Maret 2013.</p>	<p>PT. KAI (Persero)</p> <p>Berpotensi kehilangan pendapatan dari pengelolaan Aset Indo Plaza di Stasiun Surabaya Kota apabila tidak mengajukan upaya hukum kasasi.</p>	
7.	<p>Case Number: 904/Pdt.G/2010/PN. sby 421/Pdt/2012/PT.Sby</p> <p>The Parties: PT. Sources of Sustainable Prosperity Lombok as Plaintiff against PT. KAI (Persero) as Defendant</p> <p>Object Case: <i>Termination and non-renewal of Management Agreement and the MoU Meanwhile, as an act of default, because it is not aligned with the objective of Indo Plaza management in accordance with the TOR.</i></p>	<p><i>PT. KAI filed a cassation to the Supreme Court and submitted a cassation on March 11, 2013.</i></p>	<p><i>PT. KAI (Persero) will lose income from managing of Indo Plaza assets, in Surabaya Kota station, if it did not file an cassation attempt.</i></p>	

**Analisis dan Pembahasan
Manajemen**

*Analysis and Managerial
Discussion*

**Laporan Anak Perusahaan
Subsidiaries Report**

**Prospek Usaha dan
Strategi Perusahaan**

*Business Prospects and
Corporate Strategy*

**Tinjauan Keuangan
Financial Review**

**Tata Kelola Perusahaan
Corporate of Governance**

**Laporan Bisnis
Pendukung**

*Supporting Business
Report*



F. STATUS PERKARA DAN PENGARUHNYA TERHADAP KONDISI PERUSAHAAN

Sampai saat ini ada tujuh perkara yang dihadapi PT. KAI (Persero). Tiga kasus menghadapi upaya hukum kasasi ke Makamah Agung, satu kasus menunggu putusan Peninjauan Kembali (PK), serta dua kasus masuk Pengadilan Negeri (PN). Satu kasus lainnya adalah telah ditetapkannya tersangka atas nama Agus Sardi dan Ucu Suparna berkaitan dengan dugaan tindak pidana pemalsuan surat, dengan Nomor Surat Perintah penyidikan : SP.Sidik/1839/IV/2012/ Reskrim tanggal 24/04/2012. Bila dugaan pemalsuan surat dan/atau sumpah palsu terhadap tersangka tidak terbukti maka PT. KAI (Persero) akan kehilangan asetnya berupa tanah seluas 13.610 m² di Jalan Elang, Kelurahan Garuda, Bandung.

G. INFORMASI TENTANG SANKSI ADMINISTRATIF

Tidak ada perkara pidana maupun perdata di sepanjang tahun 2013 yang sedang dihadapi oleh anggota Direksi atau anggota Dewan Komisaris PT. KAI (Persero) yang saat ini menjabat. Ini menunjukan ketaat dan kepatuhan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris terhadap segala peraturan yang berhubungan dengan pengelolaan Perseroan, serta komitmen manajemen untuk menegakan prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik.

Pada tahun 2013 tidak terdapat sanksi administratif yang dikenakan kepada PT. KAI (Persero), anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris, oleh otoritas terkait (perbankan) dan otoritas lainnya.

F. CASE STATUS AND ITS EFFECT ON THE COMPANY CONDITIONS

Currently there are seven cases faced by PT. KAI (Persero). Three cases are processed to the Supreme Court, where a case still awaits a Verdict Review (PK), and two cases entering the District Court (PN). The other case is the enactment of a suspect in the name Agus Sardi and Ucu Suparna criminal offenses relating to the alleged forgery, the investigation Warrant Number: SP.Sidik/1839/IV/2012 / Criminal dated 24/04/2012. When allegations of forgery and / or perjury against the suspect is not proven, then PT. KAI (Persero) will lose their assets in the form of the land area of 13 610 m² in Eagle Street, Village Garuda Bandung.

G. INFORMATION ABOUT ADMINISTRATIVE SANCTIONS

No criminal and civil cases in the whole year 2013 are being faced by the members of the Board of Directors or the Board of Commissioners of PT. KAI (Persero) who currently serve. It shows obedience and compliance of the Directors and the Board of Commissioners to all regulations relating to the management of the company, as well as the management's commitment to uphold the principles of good corporate governance.

In 2013 there were no administrative sanction imposed on PT. KAI (Persero), a member of the Board of Directors and the Board of Commissioners, by the relevant authorities (banks) and other authorities.

Manajemen Risiko Risk Management



PT. KAI (Persero) telah melakukan upaya secara berkesinambungan agar manajemen risiko menjadi bagian integral dari proses bisnis perusahaan dan pengambilan keputusan oleh manajemen, serta tumbuh menjadi budaya bagi seluruh personil perusahaan. Sesuai Keputusan Menteri Negara BUMN Republik Indonesia No.KEP-117/M-MBU/2002 Tentang Penerapan Good Corporate Governance pada BUMN, khususnya Pasal 22, Direksi PT.KAI telah menetapkan suatu Sistem Pengendalian Internal yang efektif untuk mengamankan investasi dan aset perusahaan.

Cakupannya meliputi pengkajian dan pengelolaan risiko usaha, yaitu keseluruhan proses mulai dari mengidentifikasi, menganalisa, menilai/mengevaluasi, merespon, dan mengendalikan risiko usaha yang relevan hingga pelaporannya. Selain itu, langkah ini juga dilakukan guna mematuhi ketentuan Pasal 28 ayat 2, yang mengharuskan setiap BUMN mengambil inisiatif untuk mengungkapkan tidak hanya masalah yang diisyaratkan oleh peraturan perundang-undangan, namun juga hal penting untuk pengambilan keputusan oleh pemodal, pemegang saham/pemilik modal, kreditur, serta stakeholders termasuk di dalamnya faktor risiko dan penilaian manajemen atas faktor risiko tersebut.

PT KAI (Persero) has done continuous efforts to make risk management to be an integrated part of the company business process and management decision making as well as developing it to be the custom of all company personnel. In line with the decree of Ministry of State-owned Company of The Republic of Indonesia number KEP-117/M-MBU/2002 about the implementation of Good Corporate Governance in Ministry of State-owned Company, especially article 22, the director of PT KAI has set an internal controlling system which is effective to secure company investment and asset.

The system covers the analysis and the management of business risk, i.e. entire process starting from identifying, analyzing, assessing/evaluating, responding, controlling relevant business risk, and making report. Besides, these steps are taken to meet article 28 verse 2 which oblige each state-owned company to reveal not only problems which are indicated by amendment regulation, but also important factors to be considered by investor, share holder, creditor, and stakeholder in making decision, including risk factor and management assessment on that risk factor.

A. KEBIJAKAN MANAJEMEN RISIKO

Mengacu pada Nota Direktur Utama No. 6/U/1/2011 Tanggal 26 Januari 2011 yang telah diperbarui dengan No. 103/U/IX/2013 pada tanggal 17 September 2013 Tentang Pembatasan Lingkup Tugas Pokok Pusat Manajemen Risiko (PMR), maka hingga tahun 2014 tugas yang dimandatkan kepada PMR masih tetap fokus pada lingkup manajemen risiko untuk kegiatan investasi perusahaan yang memenuhi kriteria tertentu saja. Hal ini tidak berarti bahwa risiko-risiko lainnya, seperti risiko keselamatan, keamanan, lalu-lintas/operasi kereta api, sistem informasi/teknologi informasi, dan sebagainya tidak dikelola, tapi pengelolaannya dilakukan oleh fungsi-fungsi organisasi yang relevan di masing-masing direktorat terkait. Hingga saat ini, dengan berbagai pertimbangan, manajemen PT. KAI (Persero) belum memberikan mandat untuk penerapan Enterprise Risk Management (ERM) meskipun dalam pedoman internalnya ISO 31000:2009 yang berbasis ERM telah dijadikan rujukan utama. Proses assessment risiko investasi perusahaan sebagian besar masih dilakukan terpusat atau dipandu oleh PMR.

B. STRATEGI MANAJEMEN RISIKO

Strategi yang telah dilakukan PT.KAI (Persero) dalam upaya pengelolaan risiko perusahaan secara umum meliputi:

1. Systems and Procedure Standardisation: pembakuan/penyempurnaan sistem perencanaan dan appraisal proyek investasi paralel dengan sistem pelaporan, monitoring dan pengendalian risiko secara terus-menerus.
2. Process Improvements: perbaikan proses asesmen, penajaman analisis (kuantifikasi) dan peningkatan kualitas hasil asesmen risiko serta perencanaan respon dan evaluasi tindakan mitigasi/ penanganan risiko yang dikoordinir oleh PMR.
3. Response: pelaksanaan mitigasi risiko yang dilakukan oleh masing-masing Risk Taking Unit (RTU) terkait.
4. Reporting, Monitoring, and Evaluation: pelaporan, monitoring dan evaluasi progress pelaksanaan respon/mitigasi risiko yang dilakukan secara berjenjang dari level manager proyek (Investasi), sponsor/pengusul, VP/GM, EVP, Direktur terkait dan PMR.
5. Stakeholders Involvement: pendekatan inklusif, melalui komunikasi dan konsultasi intensif dengan para stakeholders terkait, yang dikoordinir/difasilitasi oleh PMR untuk seluruh segmen proses manajemen risiko tersebut.

A. RISK MANAGEMENT POLICY

Referring to the note of managing director number 6/U/1/2011 on 26 January 2011 which is renewed with number 103/U/IX/2013 on 17 September 2013 on the basic task coverage limitation of risk management center (PMR), until 2014 the tasks which are obliged to PMR still focused on risk management coverage for company investment which meet particular criteria only. It does not mean that other risks such as safety, security, train operational/traffic, information system/information technology, etc. are not managed. However, their management is handled by relevant organization function in each related directorate. So far, based on some consideration, PT KAI management has not given mandate for the application of Enterprise Risk Management (ERM) although ISO 31000:2009 which is based on ERM has been used as the main reference in its internal manual. Most company investment risk assessment processes are still done centralized or guided by PMR.

B. RISK MANAGEMENT STRATEGY

The strategies which have been done by PT. KAI (Persero) as an effort in company risk management generally cover:

1. System and Procedure Standardization: the standardization/perfection of planning system and investment project appraisal to be parallel with the system of reporting, monitoring, and continuous risk controlling.
2. Process Improvement: assessment process improvement analysis sharpening (quantification), and risk assessment result quality improvement as well as response planning and mitigation action evaluation/risk management which is coordinated by PMR.
3. Response: risk mitigation implementation which is done by each related Risk Taking Unit (RTU).
4. Reporting, monitoring, and evaluation: reporting, monitoring, and response implementation/risk mitigation evaluation progress which is conducted gradually from project manager level (investment), sponsor/proposer, VP/GM/EVP, related director and PMR.
5. Stakeholders involvement: inclusive approach through communication and intensive consultation with related stakeholders which is coordinated/facilitated by PMR for the whole risk management process segment.

6. Dissemination/Cultivation: diseminasi/sosialisasi dan pelatihan tentang sistem dan praktik manajemen risiko ke seluruh jajaran organisasi perusahaan yang dilakukan oleh PMR.
7. Training/Competency Building and Certification: Pelatihan/ peningkatan kapabilitas personil perusahaan dalam bidang manajemen risiko (termasuk sertifikasi profesi, guna memperoleh kualifikasi profesi internasional pada level Certified Professional dan Associate Professional untuk Enterprise Risk Management berbasis ISO 31000:2009).

C. DIAGRAM ALIR PELAKSANAAN MANAJEMEN RISIKO

Secara garis besar, diagram alir (flow-chart) pelaksanaan manajemen risiko perusahaan, khususnya untuk kegiatan investasi, dibuat berdasarkan Keputusan Direksi PT. KAI (Persero) No.KEP.U/KU.401/III/10/KA-2011 Tanggal 11 Maret 2011 yang telah diperbarui dengan No. No.KEP.U/KU.401/XI/28/KA-2013 Tanggal 29 November 2013 Tentang Kebijakan dan Prosedur Investasi Serta Pengeluaran Yang Dikapitalisasi (Bersifat Modal), yakni pada gambar berikut ini diikuti penjelasan mengenai peran masing-masing unit kerja terkait, yakni:

6. Dissemination/Cultivation: dissemination/socialisation and training on risk management system and practice to all company organization unit which is conducted by PMR.
7. Training/competency building and certification: Training/company personnel capability improvement in risk management (including profession certification to get international profession qualification on Certified Professional and Associate Professional level for Enterprise Risk Management based on ISO 31000:2009).

C. RISK MANAGEMENT IMPLEMENTATION FLOW CHART

Generally, company risk management flow chart, especially for investment activity, is made based on the decree of PT KAI (Persero) Director number KEP.U/KU.401/III/10/KA-2011 on 11 March 2011 which is renewed with number KEP.U/KU.401/XI/28/KA-2013 on 29 November 2013 on investment procedure and policy and capitalized output (capital quality) as showed in the following chart which is followed by an explanation on the role of each related unit:



1. Unit Pengusul, yakni terdiri dari: Unit organisasi Korporat (level EVP/VP/GM), Daerah Operasi/Divisi Regional, UPT atau unit bisnis non-organik (Anak Perusahaan, Perusahaan Patungan atau Perusahaan Terafiliasi PT. KAI) yang mengajukan usulan investasi;
2. CR (VP Perencanaan Komersial), di bawah Direktur Komersial, bertugas menangani screening program investasi dan evaluasi/review kelayakan finansial setiap usulan investasi untuk bisnis eksisting;
3. ELD (EVP Pengembangan), di bawah Direktur Logistik, bertugas menangani screening program dan evaluasi kelayakan setiap usulan investasi untuk pengembangan bisnis baru;
4. EA (EVP Subsidiary Development), langsung di bawah Direktur Utama, bertugas menangani screening program dan evaluasi kelayakan setiap usulan investasi dalam bentuk penyertaan modal pada Anak Perusahaan/Perusahaan Patungan/Perusahaan Terafiliasi PT. KAI;
5. KF (VP Corporate Finance), di bawah Direktur Keuangan, bertugas menangani screening program dan evaluasi kelayakan setiap usulan untuk akuisisi perusahaan;
6. PMR (Pusat Manajemen Risiko), langsung di bawah Direktur Utama, bertugas melakukan asesmen risiko atau review assessment risiko yang telah dibuat oleh Unit Pengusul dan memberikan rekomendasi/usulan alternatif rencana penanganan risiko yang akan diajukan kepada Direksi guna memperoleh persetujuan dan/atau arahan tertulis dari Direksi selaku pembuat keputusan.
7. Direksi, seluruh anggota Dewan Direksi perusahaan yang bertindak sebagai pembuat keputusan, yang berwenang memberikan keputusan dan/atau arahan tertulis pada LPD (Lembar Keputusan Direksi) yang disertakan pada berkas hasil assessment risiko dari PMR.
8. RTU (Risk Taking Unit), yakni unit kerja di lingkungan PT. KAI (Persero) yang menjadi pemilik masing-masing risiko yang relevan, bertugas menindak-lanjuti setiap rekomendasi penanganan/mitigasi risiko yang telah disetujui oleh Direksi, sesuai dengan tupoksi atau arahan tertulis khusus dari Direksi pada LPD/hasil assessment risiko yang bersangkutan.

1. *Proposer unit, consists of corporate organization unit (level EVP/VP/GM), operational area/regional division, technical implementation unit or non-organic business unit (company subsidiary, PT KAI joint venture or affiliated company) which propose investment proposal;*
2. *CR (VP commercial planning), under commercial director, has a task to handle investment program screening and financial feasibility review/evaluation of each existing business investment proposal;*
3. *ELD (EVP development), under Logistic Director, has a task to handle program screening and feasibility evaluation of each new business investment proposal;*
4. *EA (EVP subsidiary development), under Managing Director, has a task to handle program screening and feasibility evaluation of each investment proposal in the form of capital investment to PT KAI subsidiary/joint venture/affiliated company;*
5. *KF (VP Corporate Finance), under Financial Director, has a task to handle program screening and feasibility evaluation of each investment proposal for company acquisition;*
6. *PMR (Risk Management Center), directly under Managing Director, has a task to do risk assessment or risk assessment review which has been made by proposer unit and give alternative risk management planning recommendation/proposal which is proposed to director to get acknowledgement and/or written instruction of director as the decision maker.*
7. *Director, all members of company director board who act as decision makers, who have authorities to make decision and/or written instruction on LPD (Director Decree sheet) which is attached on the risk assessment result file from PMR.*
9. *RTU (Risk Taking Unit), that is a unit in PT KAI which owns its each relevant risk, has a task to follow-up each risk handling/mitigation recommendation which has been acknowledged by director, in line with basic task and function or special written instruction from director on relevant LPD/risk assessment result.*

D. PROFIL RISIKO (INVESTASI) DAN MITIGASI

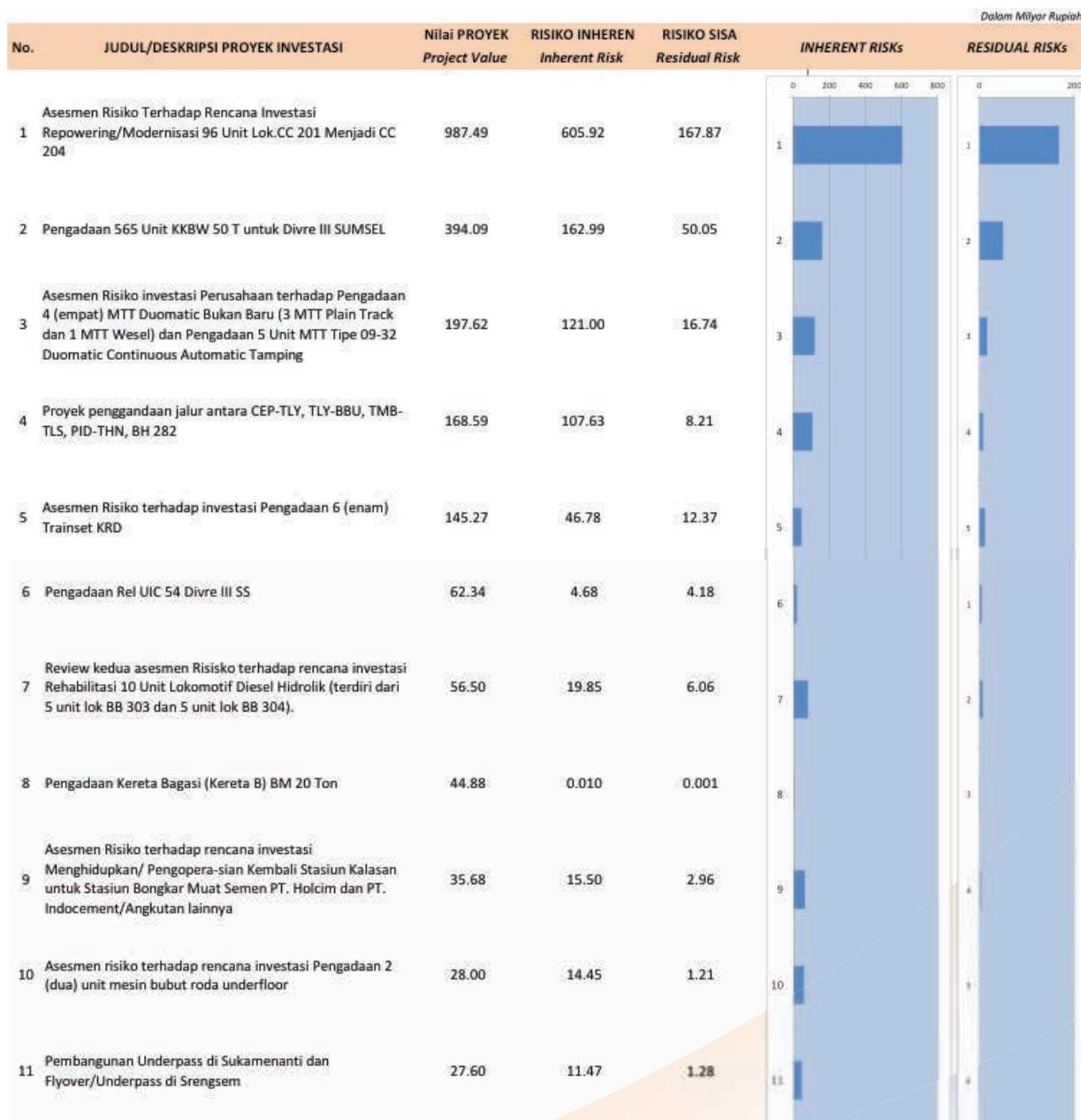
Profil Risiko (Investasi) Perusahaan Tahun 2013

Profil risiko inheren dan target risiko residualnya untuk proyek-proyek investasi perusahaan pada tahun 2013, dapat dilihat pada Grafik/Tabel berikut ini, disusun sesuai peringkat besaran risiko inheren-nya:

D. RISK (INVESTMENT) AND MITIGATION PROFILE

Company Risk (investment) Profile in 2013

The profile of inherent risk and residual risk target for company investment projects in 2013, can be seen in the following chart/table, is arranged in accordance with its inherent risk scale level:



No.	JUDUL/DESKRIPSI PROYEK INVESTASI	Nilai PROYEK Project Value	RISIKO INHEREN Inherent Risk	RISIKO SISA Residual Risk	Dalam Miliar Rupiah	
					INHERENT RISKS	RESIDUAL RISKS
12	Asesmen Risiko Terhadap Rencana Investasi Modifikasi 6 K2 Menjadi Kereta Wisata	12.87	4.87	0.64	12	7
13	PEMBANGUNAN KANTOR UPT CREW (JNG, MRI, THB, RK, BD, SBI, ML, JR, TNK, TJH, KTP, KTA)	8.16	2.44	0.45	13	8
14	Pembangunan Stabling di Mrl	4.20	1.54	0.32	14	9
15	Pembangunan sepur kolong untuk perawatan KRDE/I	3.51	1.92	0.16	15	10
16	Review Pembangunan Gedung 3 (tiga) Lantai Ex Gedung Panitia Pelelangan Kantor Pusat PT. KAII (Persero)	2.77	2.27	0.50	16	11
17	Pengadaan dan pemasangan Universal Lathe Machine dan Peerless type MDU automatic undercutting	2.67	0.07	0.02	17	12
18	Pembangunan Griya Karya di Stasiun KETAPANG	2.02	0.42	0.02	18	13
19	Pembuatan Sepur Muat-Bongkar di Stasiun Cangkring dan Stasiun Rancaekek	1.30	0.88	0.18	19	14
20	PEMBENAHAN JARINGAN KANTOR DIVRE III SS, SUBDIVRE III.1 KPT, III.2 TNK, BY LT, GEDUNG JRC DAN STASIUN GMR	1.28	0.37	0.02	20	15
21	Asesmen Risiko terhadap investasi Pembenahan Jaringan TI Kantor Divre III SS, Kantor Subdivre III.1 Kpt, Kantor Subdivre III.2 Tnk, Balai Yasa Lahat, Gedung JRC dan Stasiun Gambir	1.28	0.37	0.02	21	16
22	Asesmen Risiko terhadap rencana investasi Pengadaan 2 Unit Excavator On The Rail Bukan Baru	1.23	0.78	0.14	22	17
23	Asesmen Risiko Terhadap Persetujuan Direksi mengenai Penunjukan Langsung PWC untuk Review FS	0.87	0.26	0.04	23	18
24	Studi Teknik dan Desain Pembangunan Jalur KA Eksisting Lintas Babat - Tuban	0.87	0.18	0.05	24	19

No.	JUDUL/DESKRIPSI PROYEK INVESTASI	Nilai PROYEK Project Value	RISIKO INHEREN Inherent Risk	RISIKO SISA Residual Risk	Dalam Miliar Rupiah	
					INHERENT RISKS	RESIDUAL RISKS
25	Perpanjangan dan Perbaikan sepur IV Bongkar muat Stasiun Brambanan.	0.65	0.16	0.03	25	20
26	Rencana Pembuatan/ Perbaikan Sepur Muat Bongkat di Stasiun Rejoso	0.65	0.42	0.07	26	21
27	Pembuatan Basic Engineering Designed (BED) Pembangunan Jalur Khusus KA Barang Lintas Jatinegara-Kemayoran-Tanahabang	0.54	0.14	0.01	27	22
28	Asesmen Risiko Terhadap Rencana Investasi Pembuatan Studi Teknis & Desain Untuk Pembangunan Double Track Segmen SBI-KLM	0.45	0.07	0.01	28	23

Tipikal Risiko-Risiko yang Dihadapi Perusahaan dan Upaya Mitigasinya (Fokus: investasi)

Typical risks which are faced by company and their mitigation efforts (Focus: investment)

NO	JENIS RESIKO	UPAYA MITIGASI
NO	RISK TYPE	MITIGATION EFFORTS
1	Risiko Strategis	Pematangan perencanaan bisnis strategis (business plan), sinkronisasi perencanaan terpadu, memastikan keselarasan strategis dengan tujuan/ visi/misi perusahaan.
1	<i>Strategic Risk</i>	<i>Strategic business plan perfection, integrated planning synchronisation, making sure the harmony of strategies and company objectives/vision/mission.</i>
2	Risiko Legal/ Regulasi	Percepatan pengurusan perizinan, koordinasi dengan instansi regulator, pencantuman pasal-pasal pengaman risiko dalam naskah kontrak dengan pihak /mitra kerjasama, sertifikasi kepemilikan aset perusahaan.
2	<i>Legal/regulation Risk</i>	<i>Accelerating permit arrangement, coordinating with institution regulator, putting risk security article in contract paper with joint partner, company asset possession certification</i>
3	Risiko Kepatuhan .	Memastikan kepatuhan kode etik dan peraturan internal dengan dengan hukum dan peraturan terkait yang berlaku.
3	<i>Obedient Risk</i>	<i>Making sure the obedience of code of conduct and internal regulation with relevant laws and regulation.</i>

NO	JENIS RISIKO	UPAYA MITIGASI
NO	RISK TYPE	MITIGATION EFFORTS
4	Risiko Operasional.	<p>Pematangan rencana operasi sarana, prasarana dan/atau pemeliharaan alat produksi, penyiapan keterampilan SDM , perancangan proses kerja, memastikan adanya SOP, memastikan ada contingency plan.</p> <p>Memastikan kepatuhan terhadap hukum/regulasi (peraturan eksternal).</p> <p>Memastikan tertanamnya budaya kerja unggul dan pencapaian tingkat kepuasan kerja pada level yang cukup bagi para pegawai.</p>
4	<i>Operational Risk</i>	<p><i>Perfecting of manufacturing equipment facility and/or maintenance operational planning, preparing Human Resource skill, designing work process, making sure the availability of SOP, making sure that there is a contingency plan.</i></p> <p><i>Making sure the obedience on law/regulation (external regulation)</i></p> <p><i>Making sure the excellent work culture and the achievement of work satisfaction level on adequate level to the employees.</i></p>
5	Risiko Bencana Alam/Natural, Kecelakaan, Kebakaran, dan sebagainya.	Memastikan adanya sistem peringatan dini (alarm), business continuity planning/contingency plan, penyiap-siagaan backup systems, prosedur kerja untuk keadaan darurat bencana, sistem pemadam kebakaran, tangga darurat, coverage asuransi untuk meminimalkan kerugian/dampak negatif, dan sebagainya.
5	<i>Natural disaster risk, accident, wildfire, etc.</i>	<i>Making sure the availability of early warning system (alarm), business continuity planning/contingency plan, preparing backup systems, work procedure for disaster emergency situation, firefighting system, emergency stairs, insurance coverage to minimize lost/negative impacts, etc.</i>
6	Risiko Finansial	
	a. Risiko Kurs Mata-Uang	Penyediaan sebagian valas lebih awal dari pembayaran atau penerapan mekanisme lindung-nilai (hedging).
	b. Risiko Komoditi	Pengadaan dengan kontrak multi-years and fixed price
	c. Risiko Likuiditas (akibat konsentrasi cash outflow)	Penajaman perencanaan / simulasi cash-flow Perusahaan, pencarian sumber dana alternatif/loan (modal kerja/modal investasi), koordinasi antar unit pengadaan dan keuangan.
	d. Risiko kesulitan pendanaan	Memastikan studi kelayakan yang bankable dibuat oleh konsultan independen yang kredibel dan berreputasi baik di kalangan bisnis internasional.
6	<i>Financial risk</i>	
	a. <i>Currency risk</i>	<i>Providing foreign currency earlier than payment or applying value-protect mechanism (hedging).</i>
	b. <i>Commodity risk</i>	<i>Multi-year and fixed price procurement contract</i>

NO	JENIS RISIKO	UPAYA MITIGASI
NO	RISK TYPE	MITIGATION EFFORTS
	c. Liquidity risk (as a result of cash out-flow concentration)	Sharpening cash flow planning/simulation, seeking alternative financial/loan source (work capital/investment capital), coordination between procurement and financial unit.
	d. Financial barrier risk	Making sure the feasibility study which is bankable is made by independent consultant who is credible and has good reputation in international business community
7	Risiko Proyek	
	a. Penyimpangan Waktu StartPelaksanaan	Percepatan perizinan, penyiapan desain dan approval teknis, AMDAL, penyiapan lokasi/site, pembebasan lahan, perencanaan dan approval biaya/sumber dana.
	b. Penyimpangan Waktu Delivery / Pelaksanaan(Time Overruns)	Penajaman schedule (risk corrected schedule), perkuatan manajemen proyek, memastikan kecukupan supervisi proyek, pemantauan dan evaluasi kemajuan proyek secara berjenjang.
	c. Penyimpangan Biaya Realisasi (Cost Overruns)	Penajaman survey/perencanaan dan scope proyek, RAB / EE dan OE (realistik), amandemen kontrak, memastikan pasal-pasal pengaman risiko proyek, kontrak lump-sum fixed price sejauh mungkin, dan sebagainya.
	d. Penyimpangan Biaya Realisasi (Cost Overruns)	Memastikan kualifikasi dan seleksi penyedia barang/jasa dan supervisi serta pengujian mutu secara ketat.
7	e. Implementation start overruns	Permit acceleration, technical approval and design preparation, environment impact analysis, site/location preparation, land acquisition, financial source/cost plan and approval.
	f. Time Overruns	Risk corrected schedule, strengthening project management, making sure project supervision sufficiency, review, and gradual project progress evaluation.
	g. Cost Overruns	Sharpening survey/planning and project scope, RAB / EE and OE (realistic), contract amendment, making sure project risk security articles as well as lump-sum fixed price contract as far as possible, etc.
	h. Quality overruns (compare to spectec)	Making sure the qualification and selection of goods/service provider, supervision, and strict quality test.
8	Risiko Komersial/Pasar	Penajaman survey pasar / pelanggan dan studi kelayakan (FS) oleh pihak independen yang kredibel, strategi pemasaran produk/jasa, perencanaan aliansi strategis / skema kerjasama bisnis (risk sharing), kontrak angkutan jangka-panjang (minimum transport demand agreement), dan sebagainya.
8	Commercial/market risk	Sharpening market/customer survey and feasibility study by a credible independent party, product and service marketing strategy, strategic alliance/risk sharing scheme planning, long term minimum transport demand agreement, etc.

NO	JENIS RISIKO	UPAYA MITIGASI
NO	JENIS RISIKO	UPAYA MITIGASI
9	Risiko Investasi	Scenario analysis, Penajaman FS atau Benefit-Cost Analysis, sensitivity analysis.
9	<i>Risiko Investasi</i>	<i>Scenario analysis, Penajaman FS atau Benefit-Cost Analysis, sensitivity analysis.</i>
10	Risiko Kemitraan (mitra wanprestasi/ terminasi sepihak)	Pengamanan risiko perusahaan via pasal-pasal perjanjian kerjasama/kontrak, khususnya pasal terminasi, penalti, denda/sanksi, indemnifikasi/pembebasan tanggung-jawab terhadap pihak ketiga, konsekuensi biaya pasca terminasi, sengketa dan arbitrase, dan sebagainya.
10	<i>Partnership risk (unreliable partner/ one party termination)</i>	<i>Securing company risk through articles in the contract agreement, especially termination article, penalty, fine/punishment, indemnification/responsibility exemption towards the third party, post-termination consequence cost, dispute and arbitration, etc.</i>
11	Risiko Sosial	Early anticipation through socialization, public relation, and consultation with societal leaders, coordination with relevant institution, and early communication with nearby public/society, CSR program, etc.
11	<i>Social risk</i>	<i>Early anticipation through socialization, public relation, and consultation with societal leaders, coordination with relevant institution, and early communication with nearby public/society, CSR program, etc.</i>
12	Risiko Fraud	Penerapan/penegakan aturan dan kode etik perusahaan secara konsisten berikut sanksi yang tegas dan sepadan bagi para pelanggaranya serta menumbuh-kembangkan budaya bersih di seluruh jajaran perusahaan.
12	<i>Fraud risk</i>	<i>Consistent company regulation and code of conduct implementation, including strict punishment and adjust the violation as well as growing clean culture in the entire parts of the company.</i>

E. EVALUASI DAN EFEKTIVITAS SISTEM MANAJEMEN RISIKO

Efektivitas sistem manajemen risiko sangat bergantung pada infrastruktur dan efektivitas proses pelaporan, monitoring, evaluasi, dan kontrol progress mitigasi risiko yang dilaksanakan dan dilaporkan oleh masing-masing RTU. Hingga saat ini, kemajuan dalam proses assessment risiko sudah cukup signifikan, meskipun masih menggunakan pendekatan deterministik yang dikombinasikan dengan estimasi interval kemungkinan dan dampak dengan pendekatan collective judgment berdasarkan pengalaman ataupun educated guessing.

Keterbatasan SDM juga menyebabkan proses manajemen risiko masih fokus pada aspek mitigasi, dan kurang fokus pada aspek monitoring dan pencegahan risiko. Dengan Ke depan, selain menyiapkan infrastruktur, sistem informasi, fokus pekerjaan akan secara bertahap bergeser lebih banyak porsinya ke proses monitoring dan kontrol.

Pada level Proyek/RTU, tantangan utamanya adalah sikap yang memperlakukan hasil assement risiko hanya untuk memenuhi syarat administrasi (compliance) saja. Untuk mengatasi tantangan tersebut, Direksi telah menginstruksikan PMR untuk mengintensifkan program sosialisasi manajemen risiko ke seluruh daerah mulai awal tahun 2014.

F. RENCANA PENINGKATAN MANAJEMEN RISIKO TAHUN 2014

1. Meneruskan upaya perkuatan kompetensi SDM pada segmen proses pemantauan dan pengendalian risiko berikut penyempurnaan sistem pelaporannya;
2. Melakukan intensifikasi kegiatan sosialisasi/disseminasi pengetahuan, prinsip-prinsip dan proses manajemen risiko serta pemanduan praktik terbaik berbasis ISO 31000:2009 ke seluruh jajaran manajemen di Daerah Operasi/Divisi dan Anak Perusahaan;
3. Melakukan benchmarking kinerja/proses manajemen risiko ke peer-company yang telah lebih sukses menerapkan praktik terbaik dalam manajemen risiko;

E. RISK MANAGEMENT SYSTEM EFFECTIVENESS AND EVALUATION

The effectiveness of risk management system highly depends on the infrastructure and the effectiveness of reporting, monitoring, evaluation, and risk mitigation progress control process which is conducted and reported by each RTU. Until now, the progress in risk assessment process is already quite significant although it still uses deterministic approach which is combined with possibility and impact interval estimation through collective judgment approach based on experience or educated guessing.

Human resource also causes risk management process still focuses on mitigation aspect, and less focuses on monitoring aspect and risk prevention. In the future, besides preparing infrastructure and information system, the work focus will gradually shift to give more portions to monitoring and control process.

In project/RTU level, the main challenge is the attitude to treat risk assessment result only to fulfill administration compliance. To overcome the challenge, directors have instructed PMR to intensify that risk management socialization program to all regions starting from the beginning of 2014.

F. RISK MANAGEMENT IMPROVEMENT PLAN 2014

1. *Continuing the effort to empower human resource competence on review process and risk control segment including the improvement of the reporting system;*
2. *Intensifying socialization/dissemination activities of risk management knowledge, principles, and process as well as best practice guidance based on ISO 31000:2009 to all management staffs in company operational area/division and subsidiary;*
3. *Benchmarking the risk management performance/process to peer companies which are more successful earlier in implementing best practice in risk management;*

4. Meneruskan perbaikan berkelanjutan untuk penyempurnaan sistem manajemen risiko, meliputi pedoman kerja, framework maupun proses (identifikasi, analisis dan evaluasi) risiko dengan disertai perkuatan keterampilan dan memperkaya teknik serta alat bantu analisis risiko, khususnya untuk peningkatan kemampuan analisis kuantitatif;
5. Membantu memfasilitasi unit pengusul dalam penyiapan usulan investasi sedini mungkin demi mengupayakan percepatan proses asesmen risikonya agar dapat diselesaikan tepat waktu, sebelum pengesahan RKAP serta dalam melakukan asesmen risiko (kegiatan investasi skala kecil < Rp. 1 Miliar atau yang tidak diases risikonya oleh PMR);
6. Membangun risk universe agar dapat dipergunakan sebagai alat bantu (check-list) dalam proses identifikasi risiko, terutama guna memudahkan personil yang baru berkecimpung dalam bidang manajemen risiko;
7. Memperbaiki pengorganisasian basis data dan dokumen manajemen risiko sebagai sarana untuk membangun knowledge base dan traceability;
8. Memperluas orientasi manajemen risiko pada pengelolaan upper-side risks guna meningkatkan value creation bagi perusahaan.
4. *Continuing implementing continuous improvement to improve risk management system, covering work code, risk framework, and process (identification, analysis, and evaluation), which is supported with skill strengthening, risk analysis technique and tools enrichment, especially for the improvement of quantitative analysis ability.*
5. *Facilitating proposer unit in preparing investment proposal as early as possible to accelerate risk assessment process in order to finish it punctually before the RKAP is legalized. It also helps in conducting risk assessment (small scale investment < Rp 1 billion or the one whose risk is not assessed by PMR);*
6. *Building risk universe to be used as an aid (checklist) in the risk identification process, especially to ease personnel who are new in risk management field;*
7. *Improving data base organization and risk management document as an equipment to build knowledge base and traceability;*
8. *Expanding risk management orientation on upper-side risks management to increase company value creation.*

Rencana Peningkatan GCG Tahun 2014

2014 GCG Enhancement Plan



PT KAI (Persero) melakukan beberapa upaya untuk meningkatkan sistem GCG, dengan mengacu pada rekomendasi Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) Jawa Barat Nomor: LGCC-267/PW10/4/2013 Tanggal 30 April 2013, sebagai berikut:

1. Melakukan pemutakhiran atas pedoman tata kelola perusahaan dan board manual.
2. Melakukan pemutakhiran Unit Pengendalian Gratifikasi
3. Mengoptimalkan pemahaman terhadap kebijakan dan mekanisme whistle blowing system.

PT KAI (Persero) does some efforts to increase GCG system, referring to the recommendation of Board of Financial and Development Supervision (BPKP) West Java number LGCC-267/PW10/4/2013 on 30 April 2013 as follow:

1. Modernized the company governance code and board manual.
2. Modernized Gratification Controlling Unit.
3. Optimized understanding on whistle blowing system policy and mechanism.

4. Menyempurnakan ketentuan standar waktu pengambilan keputusan atas usulan manajemen/rapat manajemen.
5. Publikasi pedoman pengadaan barang dan jasa secara transparan melalui media cetak dan elektronik.
6. Menetapkan kebijakan pengangkatan dan penilaian kinerja Direksi/Dewan Komisaris anak perusahaan.
7. Menetapkan kebijakan sistem pengendalian intern yang mengatur kerangka pengendalian intern.
8. Menginstruksi kepada Direksi anak perusahaan untuk membuat pernyataan dalam menyusun laporan keuangan yang akan dikonsolidasi.
9. Mendokumentasikan seluruh Peraturan Dinas, Keputusan Direksi tentang kebijakan dan pengelolaan suatu kegiatan dan standar-standar prosedur yang telah mendapatkan sertifikat ISO ke daftar Standard Operating Procedures (SOP).
10. Menyusun internal control report yang mencakup:
11. Melakukan survei tingkat kepuasan pemasok dan pelanggan terhadap tingkat kewajaran, transparansi pelaksanaan sistem, prosedur pengadaan serta pelayanan.
12. Satuan Pengawasan Intern (SPI) akan melakukan penilaian program jaminan kualitas dan peningkatan fungsi SPI.
4. *Improving standard rule on the decision making time towards management proposal/management meeting.*
5. *Publishing goods and service procurement guide transparently through printing and electronic media.*
6. *Setting the policy of subsidiary company director/commisaris recruitment and performance assessment.*
7. *Setting internal controlling system which arrange internal controlling system scheme.*
8. *Instructing directors of subsidiary companies to make written acknowledgement in arranging financial report which is going to be consolidated.*
9. *Documenting all Office Regulation, Directors decision on policy and activity management as well as standard procedures which have obtained ISO certificate in the list of Standard Operating Procedures (SOP).*
10. *Arranging internal control report.*
11. *Conducting survey on customers' and suppliers' satisfaction towards normality level, system implementation transparency, procurement and service procedures.*
12. *Internal Supervision Unit (SPI) will make assessment on quality assurance program and SPI function increase.*

**Analisis dan Pembahasan
Manajemen**

*Analysis and Managerial
Discussion*

**Laporan Anak Perusahaan
Subsidiaries Report**

**Prospek Usaha dan
Strategi Perusahaan**

*Business Prospects and
Corporate Strategy*

**Tinjauan Keuangan
Financial Review**

**Tata Kelola Perusahaan
Corporate of Governance**

**Laporan Bisnis
Pendukung**

*Supporting Business
Report*



LAPORAN BISNIS PENDUKUNG

*Supporting
Business Report*



Sumber Daya Manusia (SDM) Human Resources Profile

A. PROFIL SDM

PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyadari peran penting SDM bagi pertumbuhan bisnis Perseroan. Karena itu, transformasi bisnis Perseroan dimulai dari transformasi SDM. Terdapat lima perubahan mendasar dalam sistem manajemen SDM Perseroan, yaitu perubahan sistem remunerasi, meniadakan senioritas, perekrutan (*pro hire*), penegakan hukum, dan pengembangan SDM.

1. Jumlah Pegawai

Jumlah pegawai per 31 Desember 2013 sebanyak 26.928 orang, lebih rendah dibanding jumlah pegawai tahun 2012 sebanyak 27.030 orang. Penurunan disebabkan oleh kebijakan Perseroan yang menginginkan jumlah SDM tidak lebih dari 27.000 orang,

Dari komposisi tersebut, 24.393 pegawai berstatus organik dan 1.226 berstatus Pegawai Kontrak Magang (PKM). Komposisi tidak termasuk 7 Dewan Komisaris, 10 Dewan Direksi dan 1.359 berstatus Perjanjian Kerja Waktu Tertentu (PKWT).

Komposisi Pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero) 2013 Berdasarkan Kelompok Jabatan

The Composition of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Employees in 2013 by Job Position

Jabatan	2013	2012	Position
Executive Vice President	25	21	Executive Vice President
Vice President/General Manager/	136	141	Vice President/General Manager/
Senior Manager			Senior Manager
Manager	561	488	Manager
Junior Manager/Asistan Manager	1245	1112	Junior Manager/Assistant Manager
Senior Supervisor	780	795	Senior Supervisor
Supervisor	915	876	Supervisor
Junior Supervisor	639	603	Junior Supervisor
Officer	434	370	Officer
Pelaksana	19.935	21.099	Practice
Kontrak Magang	1.226	812	Apprentice Contract
Diperbantukan	165	155	Conjuct
MPP	867	558	MPP
TOTAL	26.928	27.030	TOTAL

A. HUMAN RESOURCES PROFILE

PT Kereta Api Indonesia (Persero) realizes the important role of human resources for the Company's growth. Therefore, business transformation is initiated from the Human Resources transformation. There are five fundamental changes in the Company's Human Resources management system, i.e. change of remuneration system, seniority abolishment, pro-Hire recruitment, law enforcement, and human resources development.

1. Number of Employees

The number of employees as per 31 December 2013 was 26,928, less than the number of employees in 2012 which was 27,030 people. The decrease was caused by the Company's policy that wanted the number of human resources not more than 27,000 people.

From the composition there are organic 24,393 organic employees, and 1,226 employees with States of Apprentice Contract (PKM). The composition excludes 7 BOC, 10 BOD, and 1,359 employees in contract for certain periode of time (PKWT).

2. Komposisi SDM Berdasarkan Jabatan

Jumlah pegawai sebanyak 26.928 terdiri dari 25 Executive Vice President, 136 Vice President/General Manager/Senior Manager, 561 Manager, 1.245 Junior Manager/Assistant Manager, sisanya terdiri dari supervisor dan staf atau pelaksana. Pada tahun 2013 terdapat penurunan pegawai pelaksana dari 21 ribu menjadi 20 ribu pegawai. Penurunan ini merupakan bagian dari pelaksanaan program restrukturisasi pegawai. Sementara itu pada level Vice President terjadi penambahan dari 21 pegawai pada tahun 2012 menjadi 25 pegawai pada 2013, sebagai bagian dari upaya strategis revitalisasi Perseroan.

3. Komposisi Pegawai Berdasarkan Jenjang Pendidikan

Pada tahun 2013 terjadi peningkatan jumlah pegawai lulusan SMA ke atas. Peningkatan tertinggi pada lulusan perguruan tinggi Strata 1 sebesar 27% menjadi 1.033 pegawai dari 809 pegawai pada tahun 2012. Sementara itu lulusan SMP ke bawah turun. Jumlah pegawai lulusan SD turun 21% dari menjadi 2.269 pegawai dari tahun 2012 sejumlah 2.886 pegawai.

2. Human Resources composition by Job Position

The number of 26,928 employees comprises 25 Executive Vice Presidents, 136 Vice Presidents/General Managers/Senior Managers, 561 Managers, 1,245 Junior Managers/Assistant Managers, and the rest are Supervisors and Staff or Officers. In 2013 there was a reduction from 21 thousand to 20 thousand officers. This reduction was part of the employee restructuring program. Meanwhile, there was an increase from 21 people in 2012 to 25 people at the level of Vice President in 2013 as a part of the strategic efforts in revitalizing the Company.

3. Employees Composition by Education Level

There was an increase of employee number from Senior High School or above in 2013. The highest increase was on Bachelor degree (S1) by 27% from 809 employees in 2012 to 1,033 employees. Meanwhile, the number of employees from Junior High School graduates or below decreased. The number of employees from Primary School graduates decreased 21% from 2,886 in 2012 to 2,269 employees.

Komposisi Pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero) 2013 Berdasarkan Jenjang Pendidikan

Composition of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Employees by Educational Level

Jenjang Pendidikan	2013	2012	Perubahan (%)	Educational Level
S2	75	73	2,7	Master
S1	1.033	809	27,68	Bachelor
D3	419	340	23,24	Diploma
SMA	20.260	19.507	3,86	Senior High School
SMP	2.872	3.415	15,9	Junior High School
SD	2.269	2.886	21,3	Elementary School
Total	26.928	27.030	94,68	Total



4. Komposisi Pegawai Berdasarkan Usia

Pada tahun 2013 terjadi jumlah penurunan pegawai berusia di atas 40-50 sebesar 13% dan peningkatan jumlah pegawai di bawah usia 30 tahun sebesar 10%. Perubahan ini merupakan bagian dari program regenerasi di Perseroan.

4. EmployeeS Composition by Age

In 2013, there was a 13% decrease of employee number at the age of 40-50 and a 10% increase of employee number under the age of 30 years. These changes were part of a regeneration program in the Company.

Komposisi Pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero) 2013 Berdasarkan Usia
The Composition of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Employees in 2013 by Age

Usia	2013	2012	Perubahan (%)	Age
51-56	4.847	4.562	6,2	51-56
41-50	5.663	6.487	-12,7	41-50
31-40	5.949	6.478	-8,1	31-40
<30	10.469	9.503	10,1	<30
TOTAL	26.928	27.030	37,1	TOTAL

5. Komposisi Pegawai Berdasarkan Fungsi

Pada tahun 2013 terdapat penambahan jumlah pegawai untuk fungsi operasional dan komersial dari 6.150 pegawai menjadi 7.270 pegawai. Perubahan ini merupakan upaya untuk meningkatkan fungsi pelayanan. Sementara itu, jumlah pegawai stasiun mengalami penurunan 58% dari 696 pada tahun 2012 menjadi 294 pegawai pada 2013. Penurunan jumlah pegawai stasiun terutama disebabkan pemberlakuan sistem e-ticketing:

5. Employees Composition by Function

In 2013, there was an increase of employee number for operational and commercial functions from 6,150 into 7,270 people. This change was an effort to improve the service function. Meanwhile, the number of employees in railway stations decreased 58% from 696 in 2012 to 294 employees in 2013. The decreasing number of employees was mainly caused by the implementation of e-ticketing system.

Komposisi Pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero) 2013 Berdasarkan Fungsi

Composition of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Employees by Function

Fungsi	2013	2012	%	FUNCTIONAL
Pemeliharaan Sarana	5.398	5.700	(5,30)	Facilities Maintenance
Operasional & Komersial	7.270	6.150	18,21	Operational & Commercial
Perawatan dan Pengawasan Prasarana	4.001	4.353	(8,09)	Infrastructure Maintenance and Supervision
Pengoperasian Prasarana	7.103	6.943	2,30	Infrastructure Operation
Pegawai Stasiun	294	696	(57,76)	Railway Station Employees
Optimalisasi Aset	430	383	12,27	Asset Optimization
Umum	2.432	2.805	13,30	General
Jumlah	26.928	27.030	391,25	Total

6. TurnOver Pegawai 2013

Dalam pengelolaan SDM tersebut, tingkat keluar masuk (*turnover*) pegawai menjadi perhatian perseroan. Pada tahun 2013 terdapat penambahan 1.354 pegawai dan pengurangan pegawai 1.456 orang. Penambahan pegawai merupakan hasil perekutan. Pengurangan pegawai disebabkan pegawai pensiun normal, pensiun dini, pengunduran diri, meninggal dunia, atau pensiun dikarenakan menjadi direksi.

6. Employees Turnover in 2013

In the management of human resources, employees turnover is of the company's concern. In 2013 there were 1,354 additional employees and employee reduction as many as 1,456 people. The addition was resulted from recruitment, while the reduction was due to normal retirement, early retirement, resignation, death, and retirement for becoming a member of the Board of Directors.

B. PEREKRUTAN DAN SELEKSI

B. RECRUITMENT AND SELECTION



PT Kereta Api Indonesia (Persero) memanfaatkan dua sumber untuk melakukan perekrutan, yaitu sumber umum dan sumber khusus. Sumber umum menggunakan dua jalur, yaitu jalur kampus melalui Job Fair dan kerja sama dengan TNI. Pada tahun 2013, PT Kereta Api Indonesia (Persero) merekrut lulusan baru dari Sekolah Tinggi Transportasi Darat (STTD). Selain itu, Perseroan juga bekerja sama dengan TNI untuk pengadaan Polisi Khusus Kereta (Polsuska).

Dalam perekrutan jalur khusus, PT Kereta Api Indonesia (Persero) merekrut profesional berpengalaman dan merekrut mahasiswa berprestasi. Pada tahun 2013, jumlah pegawai yang dan mengikuti seleksi sebanyak 10.770 orang dan yang dinyatakan lulus sebanyak 1.354 orang.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) uses two sources for recruitment, namely general and special sources. General source uses two paths, namely campus path through a job fair and cooperation with TNI (Indonesian National Army). In 2013, PT Kereta Api Indonesia recruited new graduates from Academy of Land Transport (STTD). In addition, the Company also cooperated with TNI to provide Special Police for Train (Polsuska).

In the recruitment through special path, PT Kereta Api Indonesia (Persero) recruited experienced professionals and outstanding university students. In 2013, the number of employees who passed the recruitment amounted 1.354 people.

Hasil Perekran Karyawan PT Kereta Api Indonesia (Persero) 2013

Result of Employee Recruitment of PT Kereta Api Indonesia (Persero) 2013

Fungsi	PEGAWAI/EMPLOYEE	FUNCTIONAL
Customer Service	12	Customer Service
Polsuska	243	Polsuska (Special Police for Train)
Eksternal dari Pegawai Tewas	3	External from Death Employees
Jobfair	139	Jobfair
Masinis	420	Engineer
Outsourcing	111	Outsourcing
Rekrut Khusus	52	Special Recruitment
Teknik Sipil	24	Civil Engineering
Operasional, Pemeliharaan, Adm	350	Operation, Maintenance, Adm
TOTAL	1.354	TOTAL

C. PELATIHAN DAN PENGEMBANGAN SDM

Secara konsisten PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan pengembangan pegawai guna meningkatkan kapabilitas dan kompetensi mereka. Dengan memiliki kompetensi dan kapabilitas yang tinggi, pegawai dapat meningkatkan produktivitas mereka dan berkontribusi pada peningkatan kinerja Perseroan.

Sasaran utama pengembangan SDM adalah mengubah *mindset* pegawai untuk mendukung Perseoran bertransformasi menjadi *service company*. Untuk mencapai sasaran tersebut segenap jajaran manajemen memiliki komitmen yang kuat untuk terus melakukan perubahan pengelolaan SDM dengan mengajak seluruh pegawai untuk mendukung perubahan.

1. Road Map Pengembangan SDM

Perseroan telah menyusun strategi pengembangan SDM berdasarkan kebutuhan dan dibuat secara fleksibel agar senantiasa mengikuti kemungkinan perubahan dan transformasi yang mungkin terjadi di masa datang. Strategi pengembangan SDM dibuat berkelanjutan dari tahun 2013 sampai 2018 sehingga pegawai bisa lebih siap menghadapi tantangan perubahan di masa depan.

Berdasarkan pertimbangan tersebut, maka fokus rencana kerja pengembangan SDM di tahun 2013 dapat dijabarkan sebagai berikut:

Pemanfaatan *assessment* dan sistem pengembangan SDM berbasis CBHRM dan SBHRM dibagi menjadi dua semester:

1. Semester pertama, melakukan evaluasi pengembangan SDM yang sudah ada. Di semester ini Perseroan melakukan asesmen kompetensi untuk pemetaan kompetensi pada level jabatan manajerial sebagai dasar *executive and management development program*.
2. Semester kedua, merencanakan sistem pengembangan sesuai dengan kompetensi yang sudah dimiliki. Di semester ini Perseroan melanjutkan kegiatan asesmen seperti yang sudah dilakukan di semester pertama dan hasilnya baru dijadikan landasan bagi pembangunan sistem pengembangan SDM Perseroan.

C. TRAINING AND HUMAN RESOURCES DEVELOPMENT

PT Kereta Api Indonesia (Persero) consistently conducts human resources development to improve their capabilities and competences. By having high competences and capabilities, the employees can increase their productivity and contribute to improving the Company performance.

The main target of human resource development is to change the employees' mindset to support company in transforming itself into a service company. To achieve this target, the whole management has a strong commitment to consistently making changes in Human Resources management by encouraging all employees to support the change.

1. Road Map of Human Resources Development

The Company has made a human resource development strategy based on the need in a flexible way in order to keep following the possible changes and transformation that may occur in the future. The human resources development strategy was continuously made from 2013 to 2018 so that employees can be more prepared to face the challenges of change in the future.

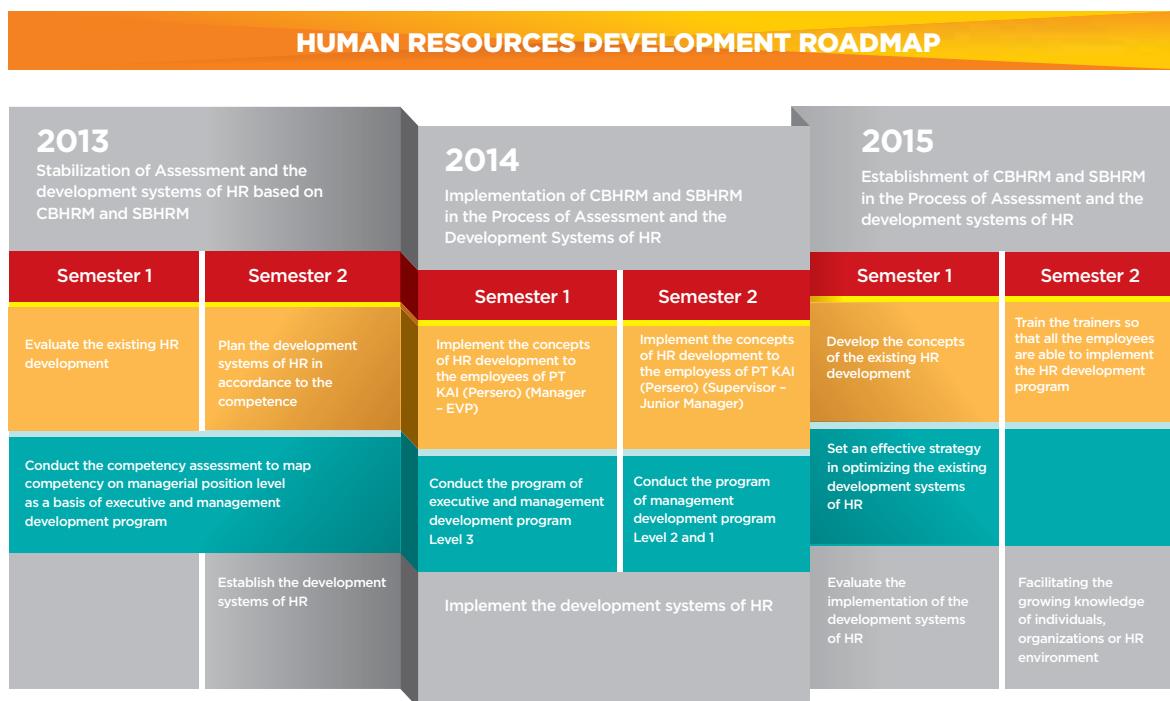
Based on those considerations, then in 2013, the focus of the work plan of human resources development can be described as follows:

The strengthening of Human Resources assessment and development system based CBHRM and SBHRM are divided into two semesters:

1. *First semester, evaluating the existing human resource development. In this first semester, the company conducted a competence assessment to map the competences on position level as a basic executive and management development programs.*
2. *Second semester, planning the development system in accordance with the competence that already possessed. In this semester, the Company continued the assessment as has been done in the first semester, and the result is used as the foundation for developing the Company's system of human resource development.*

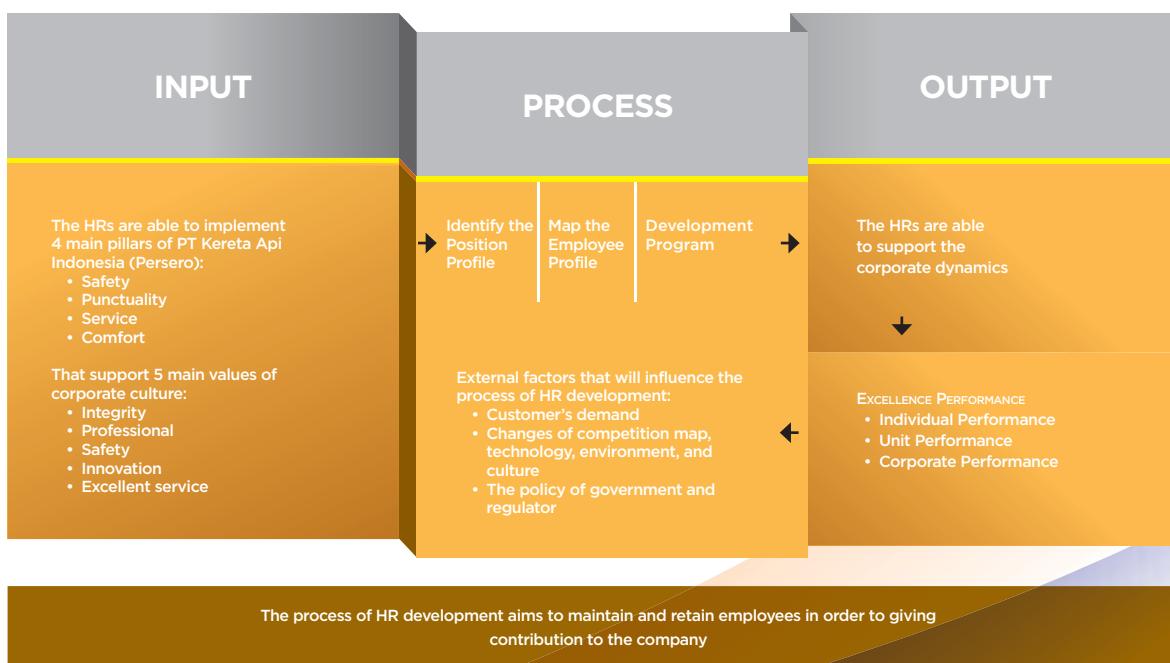
Adapun gambaran lengkap mengenai proses pengembangan SDM PT KAI dapat dijelaskan sebagai berikut:

A complete description of PT KAI's human resources development can be explained as follows:



Selanjutnya Perseroan juga membuat pengembangan SDM berdasarkan strategi input-proses-output yang dapat dijelaskan seperti berikut ini:

Then, the Company also conducted human resources development based on the strategy input-process-output that can be explained as follows:



2. Pelatihan SDM

Pada dasarnya program pelatihan SDM dibuat sebagai implementasi dari *road map* pengembangan SDM. Berdasarkan hal tersebut maka diterbitkan SK Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor: KEPU/KP.110/XII/3/KA-2012 tentang Peningkatan dan Pengembangan Kompetensi Sumber Daya Manusia melalui Program Pendidikan dan Pelatihan di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Adapun program pelatihan yang sudah dibuat sepanjang 2013 diadakan di Pusdiklat dan lima Balai Pelatihan, yaitu Balai Pelatihan Manajerial (BPM), Balai Pelatihan Sinyal Telekomunikasi dan Listrik (BPSTL), Balai Pelatihan Operasi dan Pemasaran Agus Suroto (BPOPSAR Agus Suroto), Balai Pelatihan Teknik Perkeretaapian Sofyan Hadi (BPTP Sofyan Hadi), Balai Pelatihan Teknik Traksi Darman Prasetyo (BPTT Darman Prasetyo), dan Pusat Pendidikan Pelatihan Ir. H. Djuanda (Pusdiklat Ir. H. Djuanda).

Secara keseluruhan total pegawai yang mengikuti program pendidikan dan pelatihan di tahun 2013 mencapai 6.712 orang. Dari jumlah tersebut sebanyak 900 orang mengikuti Balai Pelatihan Manajerial (BPM), 1.263 orang mengikuti Balai Pelatihan Sinyal Telekomunikasi dan Listrik (BPSTL), 1.073 orang mengikuti Balai Pelatihan Operasi dan Pemasaran Agus Suroto (BPOPSAR Agus Suroto), 1.346 orang mengikuti Balai Pelatihan Teknik Perkeretaapian Sofyan Hadi (BPTP Sofyan Hadi), 952 orang mengikuti Balai Pelatihan Teknik Traksi Darman Prasetyo (BPTT Darman Prasetyo) dan 1.178 orang mengikuti Pusat Pendidikan Pelatihan Ir. H. Djuanda (Pusdiklat Ir. H. Djuanda).

Sedangkan jumlah pelatihan yang sudah dilaksanakan pada tahun 2013 mencapai 322 jenis pelatihan dengan rincian sebanyak 43 jenis pelatihan di Balai Pelatihan Manajerial (BPM), 61 jenis pelatihan di Balai Pelatihan Sinyal Telekomunikasi dan Listrik (BPSTL), 35 jenis pelatihan di Balai Pelatihan Operasi dan Pemasaran Agus Suroto (BPOPSAR Agus Suroto), 52 jenis pelatihan di Balai Pelatihan Teknik Perkeretaapian Sofyan Hadi (BPTP Sofyan Hadi), 39 jenis pelatihan di Balai Pelatihan Teknik Traksi Darman Prasetyo (BPTT Darman Prasetyo) dan 92 jenis pelatihan di Pusat Pendidikan Pelatihan Ir. H. Djuanda (Pusdiklat Ir. H. Djuanda).

2. Human Resources Training

The Human Resources training program is basically arranged as the implementation of road map to human resource development. Based on this consideration, the Board of Directors of PT Kereta Api Indonesia (Persero) issued the Decree Number: KEPU/KP.110/XII/3/KA-2012 on Improving and Developing Human Resources Competence through Education and Training Program in the environment of PT Kereta Api Indonesia (Persero).

The training programs which had been made along 2013 were held in the Education and Training Center (Pusdiklat) and 5 Training Centers, i.e. Managerial Training Center (BPM), Telecommunication Signals and Electricity Training Center (BPSTL), Operational and Marketing Training Center Agus Suroto (BPOPSAR Agus Suroto), Railway Engineering Training Center Sofyan Hadi (BPTP Sofyan Hadi), Traction Engineering Training Center Darman Prasetyo (BPTT Darman Prasetyo) and Center of Education and Training Ir. H.Djuanda (Pusdiklat Ir. H. Djuanda).

In total, the number of employees who participated in education and training program in 2013 reached 6,712 people. From all of the participants, 900 people joined the Managerial Training Center (BPM), 1,263 people joined Telecommunication Signals and Electricity Training Center (BPSTL), 1,073 people joined Operational and Marketing Training Center Agus Suroto (BPOPSAR Agus Suroto), 1,346 people joined Railway Engineering Training Center Sofyan Hadi (BPTP Sofyan Hadi), 952 people joined Traction Engineering Training Center Darman Prasetyo (BPTT Darman Prasetyo) and 1,178 people joined Center of Education and Training Ir. H. Juanda (Pusdiklat Ir. H. Juanda).

The number of trainings conducted in 2013 reached 322 types of training comprising 43 types at the Managerial Training Center (BPM), 61 types at the Telecommunication Signals and Electricity Training Center (BPSTL), 35 types at the Operational and Marketing Training Center Agus Suroto (BPOPSAR Agus Suroto), 52 types at Railway Engineering Training Center Sofyan Hadi (BPTP Sofyan Hadi), 39 types at the Traction Engineering Training Center Darman Prasetyo (BPTT Darman Prasetyo) and 92 types at the Education and Training Center Ir. H. Djuanda (Pusdiklat Ir. H. Djuanda).

Kemudian total biaya yang sudah dikeluarkan untuk program pelatihan di tahun 2013 tersebut adalah sebanyak Rp 20,276 miliar. Angka tersebut tidak berbeda jauh dengan biaya pelatihan yang sudah dikeluarkan pada tahun 2012 sebesar Rp 20,920 miliar.

Pelaksanaan pelatihan secara intensif diharapkan dapat membantu operasional kereta api melalui akselerasi pembentukan petugas operasional yang siap pakai. Selain itu, peningkatan kompetensi pegawai juga bisa mengurangi gangguan-gangguan teknis operasional kereta api atau terjadi penghematan biaya sebesar Rp 644 juta atau sekitar 3%

Berikut ini rincian kegiatan pelatihan yang sudah dilaksanakan pada tahun 2013:

1. Balai Pelatihan Manajerial

The total costs already incurred for the training program in 2013 is IDR 20.276 billion. This figure is not so different from the training costs incurred in 2012 as much as IDR 20.920 billion.

The training held in intensive ways are expected to help the operation of trains through the acceleration to establish ready-to-work operational personnel. In addition, the increase of employee competence can also reduce technical disturbances in the train operation or make cost savings as much as IDR 644 million or approximately 3%.

Here are the details of training activities conducted in 2013:

1. Managerial Training Center

Jenis Pelatihan	Angkatan	Kompetensi	Materi Utama Pelatihan
Pengadaan Barang dan Jasa <i>Goods and Service Procurement</i>	I - III	Hard skill	Prosedur Pengadaan Barang dan Jasa <i>Goods and Service Procurement</i>
Administrasi Keuangan <i>Finance Administration</i>	I, II	Hard Skill	Administrasi pendapatan angkutan <i>Revenue Administration in Transportation</i>
Pelatihan Administrasi SDM <i>Human Resources Administration Training</i>	I, II	Hard skill	Administrasi SDM <i>Human Resources Administration</i>
Kesehatan Kerja <i>Occupational Health</i>	I, II,II,IV	Hard Skill	Program Kesehatan Kerja <i>Occupational Health Program</i>
Revenue Comptroller <i>Revenue Comptroller</i>	I,II,III	Hard Skill	Pengendalian Pendapatan Angkutan Penumpang dan Barang <i>Revenue Control in Passenger and Freight Train</i>
Dokumen Perseroan <i>Company Documents</i>	I,II	Hard Skill	Penatausahaan dokumen <i>Document Administration</i>
Pelatihan Hukum <i>Law Training</i>	I, II	Hard Skill	Litigasi hukum <i>Legal Litigation</i>
Akuntansi dan Pajak <i>Tax and Accounting</i>	I, II	Hard Skill	Sistem Akuntansi dan Perpajakan <i>Accounting and Tax System</i>
Anggaran <i>Budgeting</i>	I	Hard Skill	Sistem dan Prosedur Penyusunan Anggaran <i>System and Procedures of Budgeting</i>
Pergudangan <i>Warehousing</i>	Angkatan I, II	Hard Skill	Manajemen Pergudangan <i>Warehousing Management</i>
Pelatihan Public Relation <i>Public Relations Training</i>	Angkatan I	Hard Skill	Membangun citra perseroan <i>Corporate Image Building</i>

2. Balai Pelatihan Sinyal Telekomunikasi**2. Telecommunication Signals Training Center**

Jenis Pelatihan	Angkatan	Kompetensi	Materi Utama Pelatihan
Fungsional Bidang Sintelis <i>Functional Training in Signalling, Telecommunication, and Electricity</i>	I	Hard skill	Sistem persinyalan <i>Signalling System</i>
Perawatan Fasilitas Pengoperasian KA Tingkat Pelaksana <i>Maintenance of Train Operation Facilities for Staff</i>	IX - XXXX	Hard Skill	Perawatan persinyalan dan peralatan telekomunikasi <i>Maintenance of Signalling and Telecommunication Equipment</i>
Pelatihan Teknik Change Unit Radio Lokomotif <i>Technical Training in Change Unit of the Locomotive Radio</i>	I - III	Hard skill	Sistem Radio Lokomotif <i>Locomotive Radio System</i>
Perbaikan Modul Berbasis SMD <i>SMD-Based Module Improvement</i>	I, II,	Hard Skill	Teknik Perbaikan Komponen SMD <i>SMD Component Improvement Technique</i>
Sistem <i>Traindispatching</i> <i>Traindispatching System</i>	I -IV	Hard Skill	Sistem <i>Traindispatching</i> <i>Traindispatching System</i>
Perawatan Persinyalan Mekanik <i>Mechanical Signalling Maintenance</i>	I ,II	Hard Skill	Sistem Perawatan dan Perbaikan Persinyalan Mekanik <i>Mechanical Signalling Maintenance and Repair System</i>
Pelatihan Teknik Sintelis <i>Technical Training of Signalling, Telecommunication, and Electricity</i>	I, II III	Hard Skill	Sistem persinyalan Sintelis <i>Signalling, Telecommunication, and Electricity System</i>
Sistem Proteksi Petir <i>Thunderbolt Protection System</i>	I - IV	Hard Skill	Instalasi dan perawatan pelatan proteksi petir <i>Thunderbolt Protection Installation and Maintenance Equipment</i>
Perawatan Pintu Perlintasan <i>Crossing Gate Maintenance</i>	I - V	Hard Skill	Perawatan dan perbaikan pintu perlintasan <i>Crossing Gate Maintenance and Repair</i>
Perawatan Sistem Persinyalan SSI <i>SSI Signalling System Maintenance</i>	I	Hard Skill	Perawatan Sistem Persinyalan SSI <i>SSI Signalling System Maintenance</i>
Peralatan dalam Persinyalan VPI <i>VPI Signalling Equipment</i>	I , II	Hard Skill	Perawatan Sistem persinyalan SSI <i>SSI Signaling System Maintenance</i>
Teknik Multiplexing dan Transmisi Telekomunikasi <i>Multiplexing and Telecommunication Transmission Techniques</i>	I	Hard Skill	Perawatan sistem multiplexing dan transmisi telekomunikasi <i>Multiplexing and Telecommunication Transmission Maintenance Equipment</i>
Pelatihan Penjaga Pengamanan Aset (PPA) dan Pelaksana Aset Tanah (PAT) <i>Assets Security Officer (PPA) and Land Asset Officer (PAT) Training</i>	I	Hard Skill	Peraturan dan pengamanan aset <i>Regulations and Assets Security</i>

3. Balai Pelatihan Operasi dan Pemasaran

3. Operation and Marketing Training Center

Jenis Pelatihan	Angkatan	Kompetensi	Materi Utama Pelatihan
Kompetensi Teknik Operasi (LTO) <i>Competence in Operational Technique (LTO)</i>	I - VI	Hard skill	Teknik operasional KA dasar <i>Basic Train Operational Technique</i>
Kompetensi Dasar Teknik Operasi (DTO) <i>Basic Competence of Operational Technique (DTO)</i>	I,II	Hard Skill	Pengetahuan dasar perkeretaapian <i>Basic Knowledge on Railway</i>
Pengembangan Kompetensi Supervisor <i>Developing Supervisory Competence</i>	I	Hard skill	Supervisory perkeretaapian <i>Railway Supervisory</i>
<i>Customer Care</i> <i>Customer Care</i>	I - V	Hard Skill	Pelayanan pelanggan <i>Customer Service</i>
Pembuatan Gapeka (Grafik Perjalanan Kereta Api) <i>Gapeka Making (Graphic of Train Trip)</i>	Angkatan I	Hard Skill	Teknik pembuatan Gapeka <i>Gapeka Making Technique</i>
Pengendali KA <i>Train Controller</i>	I, II	Hard Skill	Pengendalian kereta api <i>Train Controlling</i>
Penguasaan Stasiun <i>Station Mastery</i>	I, II	Hard Skill	Manajemen stasiun KA <i>Railway Station Management</i>
Pemeliharaan Sarana KA <i>Maintenance of Train Facilities</i>	I	Hard Skill	Pengendalian dan pemeliharaan sarana KA <i>Control and Maintenance of Train Facilities</i>
Operasionalisasi KA <i>Train Operationalization</i>	I	Hard Skill	Prinsip-Prinsip Operasionalisasi KA <i>Principles of Train Operationalization</i>

4. Balai Pelatihan Teknik Perkeretaapian**4. Railway Engineering Training Center**

Jenis Pelatihan	Angkatan	Kompetensi	Materi Utama Pelatihan
Operasionalisasi Kereta Rel Listrik <i>Electric Multiple Unit (EMU) Operation</i>	VIII - XI	Hard skill	Prinsip-prinsip pengoperasian KRL <i>EMU Operation Principles</i>
Operator Mesin Perawatan Jalan Rel (MPJR) <i>Railway Maintenance Machine Operator (MPJR)</i>	Angkatan I	Hard Skill	Teknik perawatan jalan rel <i>Track Maintenance Technique</i>
Perawatan Jembatan Tingkat Lanjutan <i>Bridge Maintenance for Advanced Level</i>	Angkatan I	Hard skill	Teknik perawatan jembatan <i>Bridge Maintenance Technique</i>
Perawatan Jalan Rel Tingkat Pelaksana <i>Railway Maintenance for Staff Level</i>	I - VI	Hard Skill	Perawatan rel <i>Track Maintenance</i>
Petugas Pemeriksa Jalur <i>Track Inspection Officer</i>	I - IV	Hard Skill	Teknik pemeriksaan dan persiapan jalur <i>Track Inspection and Preparation Technique</i>
<i>Training of trainer</i> masinis <i>Training of trainer for Locomotive engineer</i>	I II	Hard Skill	Teknik instruksi masinis <i>Instruction for Locomotive Engineer Technique</i>
KRL Series 8000/8500 <i>EMU 8000/8500 Series</i>	I, II III	Hard Skill	Sistem KRL Serie 8000/8500 Dipo Depok <i>EMU Serie 8000/8500 System of Depok Depot</i>

5. Balai Pelatihan Teknik Traksi**5. Traction Training Center**

Jenis Pelatihan	Angkatan	Kompetensi	Materi Utama Pelatihan
Sarana Penggerak Non Listrik <i>Non-Electric Traction</i>	I - V	Hard skill	Sistem sarana penggerak nonlistrik <i>Non-Electric Traction System</i>
Perawatan Sarana Perkeretaapian Tanpa Penggerak <i>Non-Traction Rolling Stock Maintenance</i>	I, II, III	Hard skill	Teknik perawatan Sarana Perkeretaapian Tanpa Penggerak <i>Non-Traction Rolling Stock Maintenance Technique</i>
Perawatan Sarana Perkeretaapian dengan Penggerak Non Listrik <i>Non-Electric Traction Maintenance</i>	I, II	Hard Skill	Teknik Perawatan Sarana Perkeretaapian dengan Penggerak Non Listrik <i>Non-Electric Traction Maintenance Technique</i>
Pelatihan Pemeriksa Sarana Tanpa Penggerak <i>Training for Inspector of Non-Traction Rolling Stock</i>	I-IV	Hard Skill	Teknik Pelatihan Pemeriksaan Sarana tanpa Penggerak <i>Non-Traction Rolling Stock Inspection Technique</i>
Teknisi Kereta Api <i>Train Technician</i>	I	Hard Skill	Teknik Perkeretaapian <i>Railway Technique</i>
Pemeliharaan Lok CC 206 <i>Maintenance of CC 206 Locomotive</i>	I, II	Hard Skill	Teknik Pemeliharaan Lok CC 206 <i>CC 206 Locomotive Maintenance Technique</i>
Pemeliharaan AC <i>AC Maintenance</i>	I, II, II	Hard Skill	Teknik perawatan dan perbaikan AC <i>AC Maintenance and Repair Techniques</i>
<i>Training for Trainer</i> <i>Training for Trainer</i>	I-IV	Hard Skill	<i>Training for Trainer</i> <i>Training for Trainer</i>

6. Pelatihan di Pusdiklat

6. Training Center

Jenis Diklat	Angkatan	Kompetensi	Materi Utama Pelatihan
Polsus KA <i>Special Police for Train</i>	I	Hard skill	Teknik pengamanan <i>Security Technique</i>
Pribadi Efektif <i>Effective Person</i>	I, II	Soft Skill	kerja sama tim dan hubungan antar pribadi <i>Teamwork and Interpersonal Communication</i>
Welding/Pengelasan <i>Welding</i>	III	Hard skill	Teknik welding <i>Welding Technique</i>
Audit Internal <i>Internal Audit</i>	I	Hard Skill	Audit internal <i>Internal Audit</i>
Manajemen Pemasaran <i>Marketing Management</i>	Angkatan I	Hard Skill	Manajemen Pemasaran, Teknik Pemasaran <i>Marketing Management and Technique</i>
Leadership Kepala Stasiun <i>Leadership as Head of Station</i>	I-II	Soft Skill	Kepemimpinan stasiun <i>Leadership in Station</i>
Survei Pasar 2013 <i>Market Survey 2013</i>	I (20 peserta)	Hard Skill	Survei pasar <i>Market Survey</i>
Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja Umum <i>Occupational Health and Safety Experts</i>	I (30 peserta)	Hard Skill	Sistem K3 <i>K3 System</i>
ISO 9001:2008 <i>ISO 9001:2008</i>	I (21),II (29 peserta)	Hard Skill	ISO 9001:2008 <i>ISO 9001:2008</i>
Internal Auditor (SPI) Capacity Building <i>Internal Auditor (SPI) Capacity Building</i>	I (65 peserta)	Soft Skill	Good Corporate Governance <i>Good Corporate Governance</i>

D. STUDI BANDING

PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengadakan program *benchmarking* ke tiga negara, yaitu China, Jepang, dan Perancis. Studi banding ke China terutama ditujukan untuk meningkatkan pengetahuan SDM dalam bidang teknik perkeretaapian, seperti perencanaan dan pengendalian, pemeliharaan kereta api dan sistem persinyalan. Program ini dilaksanakan dalam dua tahap, yaitu bulan Februari dan bulan November. Sepanjang 2013 telah dikirim sebanyak 1.008 pegawai.

Studi banding ke Jepang bertujuan untuk mempelajari sistem perkeretaapian dan pengelolaan SDM perkeretaapian. Selama tahun 2013 telah dikirim 52 pegawai ke Jepang.

D. COMPARATIVE STUDY

PT Kereta Api Indonesia (Persero) held a benchmarking program to three countries, i.e. China, Japan, and France. The comparative study to China was primarily intended to improve the employees' knowledge in the railway engineering such as planning and control, train maintenance and signalling system. This program was carried out in two stages in February and November. During 2013, as many as 1,008 employees had been sent to this country.

The comparative study to Japan was aimed to learn the railway system and railway Human Resources Management. During 2013, as many as 52 employees had been sent to Japan.

Studi banding ke Perancis terutama ditujukan untuk mempelajari sistem pelayanan (*hospitality*) dalam bisnis jasa kereta api. Tahun 2013 Perseroan telah mengirim 186 pegawai ke Perancis.

E. SISTEM PENILAIAN KINERJA

PT Kereta Api Indonesia (Persero) melaksanakan penilaian kinerja karyawan setiap tahun sebagai evaluasi atas kinerja individu karyawan. Hasil pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar pengembangan karyawan oleh atasan, pengembangan diri karyawan oleh atasan, pengembangan diri karyawan, dasar kenaikan pangkat/golongan, dasar pertimbangan promosi/mutasi, dan dasar penentuan kebutuhan pendidikan dan pelatihan.

Penilaian kinerja dilaksanakan sebagai evaluasi pencapaian kinerja individu karyawan yang merupakan turunan dari sasaran/target Perseroan. Target individu karyawan ditetapkan bersama atasan, karena pada dasarnya target bawahan merupakan turunan dari target/sasaran atasannya dan juga sejalan dengan Key Performance Indicator (KPI) Direksi dan RKAP Perseroan. Pengukuran kinerja dilaksanakan berdasarkan prinsip obyektivitas dan keadilan. Sistem penilaian yang dibangun harus mampu menjadi pembeda antara karyawan berkinerja tinggi dengan karyawan berkinerja rendah.

The comparative study to Franch was primarily intended to learn the hospitality system in the business of railway service. In 2013, the company has sent 186 employees to France.

E. PERFORMANCE APPRAISAL SYSTEM

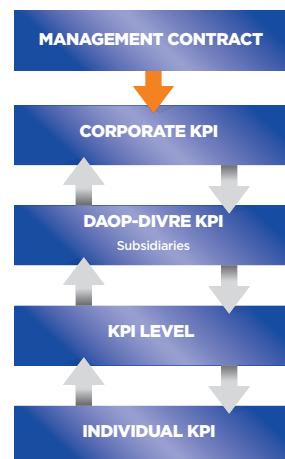
PT Kereta Api Indonesia (Persero) appraises the performance of its employees every year as the evaluation on the individual employee performance. The results of performance appraisal are used as the basis for employee development by superior, employee self-development by superior, employee self-development, and as the base for periodic raise of job level consideration for employee promotion/mutation, and base for defining the needs of education and training.

The performance appraisal is conducted as an evaluation on individual employee performance which is a derivative of the Company's target. The individual employee's target is decided along with his/her superiors, because the target of a subordinate is basically derived from the target set by his/her superior and in line with the Board of Directors' Key Performance Indicator (KPI) and the Company's RKAP. The performance appraisal is based on the principles of objectivity and fairness. Its scoring system should be able to distinguish the high performers and the employees with low performance.

Alur Proses KPI Korporat ke KPI Individu



Flow Process of Corporate KPI to Individual KPI



Kategori penilaian KPI individu berdasarkan atas nilai prestasi sebagai berikut:

- a. Istimewa (Nilai 4) : Skor 400
- b. Baik Sekali (Nilai 3) : Skor 300-<400
- c. Baik (Nilai 2) : Skor 200-<300
- d. Kurang (Nilai 1) : Skor <200

Bagi pegawai, pelaksanaan KPI memberikan manfaat yang cukup besar bagi peningkatan semangat dan motivasi dalam bekerja. Dengan demikian, pegawai bisa melakukan tugas atau pekerjaan sehari-hari dengan maksimal. Sernakin baik kinerja yang diberikan maka Perseroan akan memberikan apresiasi. Demikian pula sebaliknya bila kinerja suatu pegawai kurang maksimal, maka Perseroan akan memberikan pembinaan agar pegawai bisa kembali pada performance terbaiknya tersebut.

Secara umum Perseroan akan gembira apabila kinerja para pegawainya meningkat. Karena itu Perseroan juga akan memberikan kesempatan kenaikan pangkat atau jabatan bagi pegawai yang berprestasi sesuai dengan ketentuan berikut ini:

1. Jika pegawai tersebut berkategori Istimewa apabila dalam 4 kali penilaian KPI selalu memberikan hasil sempurna dengan inisiatif yang tinggi
2. Jika pegawai tersebut berkategori baik sekali apabila dalam 3 kali penilaian KPI selalu memberikan hasil yang sesuai target dan baik sekali
3. Jika pegawai tersebut berkategori baik apabila dalam 2 kali penilaian KPI selalu konsisten dengan hasil pekerjaan yang sudah dilakukan.
4. Jika dalam dua kali masa penilaian, namun indeks prestasinya di bawah standar maka telah terjadi penurunan kinerja sehingga pegawai tersebut perlu mendapatkan pembinaan dari Perseroan.

The categories of individual KPI appraisal are based on the achievement scores as follows:

- a. *Excellent (value 4): Score 400*
- b. *Very Good (Value 3): Score 300 - <400*
- c. *Good (Value 2): Score 200 - <300*
- d. *Poor (value 1): Score <200*

The implementation of KPI provides substantial benefits for employees to enhance their spirit and motivation to work. Therefore, employees can perform their job or daily tasks maximally. The better performance shown to the Company will be more appreciate. On the contrary, when the employee's performance is not maximal, thus the Company will provide assistance in order to improve the employee's best performance.

In general, the Company will be satisfied if the employee's performance improved. Therefore, the Company will also give opportunity of promotion or position raise for those who perform in accordance with the following provisions:

1. *An employee is categorized Excellent if in 4 times KPI appraisal he/she always gives perfect results with high initiative.*
2. *An employee is categorized Very Good if in 3 times KPI appraisal he/she always gives very good results and appropriate to the target.*
3. *An employee is categorized Good if in 2 times KPI appraisal he/she is always consistent with the results of the work he/she has done.*
4. *If in two times of appraisal, the performance index of an employee is below the standard, which means a declining performance, so that the Company will need to develop him/her.*

F. PERSAMAAN KESEMPATAN DALAM PENGEMBANGAN JENJANG KARIR

Perseroan memberi kesempatan yang sama kepada semua pegawai untuk mencapai karier setinggi-tingginya sepanjang tersedia formasi dan dapat memenuhi persyaratan jabatan yang ditentukan tanpa membedakan suku, agama, ras, dan golongan.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki *career path* atau pola karier yang sudah tersusun rapi. Pola karier merupakan rangkaian posisi yang harus dilalui untuk mencapai tingkatan posisi tertentu dalam Perseroan. Jalur disusun berdasarkan profil kompetensi posisi (*position competency profile*) yang perlu dimiliki seseorang untuk menduduki suatu posisi tertentu.

Perseroan memiliki sistem jabatan fungsional yang sudah tersistematis dengan baik. Jabatan fungsional adalah kedudukan yang menunjukkan tugas, tanggung jawab, wewenang, dan hak seseorang pegawai dalam pelaksanaan tugasnya didasarkan kepada keahlian dan/ atau keterampilan tertentu yang bersifat mandiri.

Kenaikan jabatan fungsional ditentukan atas angka kredit tertentu yang sudah ditentukan. Jabatan fungsional adalah jabatan teknis yang tidak tercantum dalam struktur organisasi namun sangat diperlukan dalam tugas-tugas pokok dalam organisasi. Jabatan fungsional dibagi menjadi dua, yaitu:

- Jabatan fungsional keahlian: kedudukan yang menunjukkan tugas yang dilandasi pengetahuan, metodologi, dan teknik analisis yang didasarkan atas disiplin ilmu yang bersangkutan dan/atau berdasarkan sertifikasi yang setara dengan keahlian dan ditetapkan berdasarkan akreditasi tertentu.
- Jabatan fungsional keterampilan: kedudukan yang menunjukkan tugas yang mempergunakan prosedur dan teknik kerja tertentu serta dilandasi kewenangan penanganan berdasarkan sertifikasi yang ditentukan

F. EQUALITY IN THE OPPORTUNITY FOR CAREER PATH DEVELOPMENT

The Company provides an equal opportunity to all employees to achieve the highest career as long as the positions are available and they meet the specified job requirements regardless their ethnicity, religion, race, and caste.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) has a career path or career pattern that has been neatly organized. The career pattern is a series of positions that must be traversed to reach a particular position within the company. The path is set based on the position competency profile that one needs to have to occupy a certain position.

The Company has a functional job system that is well systematized. A functional job is a position that shows an employee's duties, responsibilities, authority, and rights in carrying out his/her tasks based on the expertise and/or certain independent skills.

Promotion in functional jobs is based on the predetermined credit number. Functional jobs are technical positions not listed in the organizational structure but very necessary in the basic tasks within the organization. The functional jobs are divided into two, namely:

- *Functional jobs by expertise: positions that show knowledge-based tasks, methodologies, and analysis techniques based on the relevant disciplines and/or based on acertification which equals the expertise and are determined based on specific accreditation.*
- *Functional jobs by skills: positions that show tasks with certain work procedure and technique and based on the authority to run in accordance with a specified certification.*

G. KEBEBASAN BERSERIKAT

PT Kereta Api Indonesia (Persero) juga memiliki serikat pekerja yang bernama Serikat Pekerja Kereta Api (SPKA) yang didirikan pada tanggal 14 September 1999 melalui Munas pertama di Bandung. Keberadaan SPKA ini sesuai dengan UU No. 21 Tahun 2000 tentang Serikat Pekerja. Berdasarkan UU tersebut maka Perseroan memberikan jaminan dan kebebasan kepada pegawaiya untuk membentuk Serikat Pekerja.

Keanggotaan Serikat Pekerja adalah Pekerja PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang terdiri dari:

1. Pegawai eks PNS,
2. Pegawai eks Perumka,
3. Pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero),
4. Pegawai kontrak magang (PKM),
5. Pegawai tetap PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang diperbantukan pada anak perseroan.

Adapun azas keanggotaan SPKA adalah stelsel aktif, demokratif, bebas, dan bertanggung jawab. Sedangkan motto SPKA adalah "Melangkah Bersama Memajukan Perseroan dan Peningkatan Kesejahteraan Pekerja"

Sedangkan tujuan pendirian SPKA adalah sebagai berikut:

1. Menjembatani kepentingan aspirasi anggota SPKA dengan Manajemen Perseroan.
2. Mewujudkan persatuan dan kesatuan anggota/pekerja.
3. Memperjuangkan, melindungi, membela hak dan kepentingan anggota beserta keluarganya.
4. Melindungi dan menjaga seluruh aset Perseroan.
5. Mengupayakan pembinaan persatuan dan kesatuan serta solidaritas anggota
6. Memberdayakan dan mendayagunakan anggota SPKA secara optimal.
7. Memberikan pengayoman dan penyaluran aspirasi anggota SPKA.
8. Meningkatkan kesejahteraan yang layak bagi anggota SPKA beserta keluarganya.
9. Meningkatkan profesionalisme anggota dalam pelaksanaan tugas pelayanan masyarakat.

Kepengurusan DPP dan MPO SPKA Periode 2013 sampai sekarang diketuai Syafriadi. Beliau adalah Ketua Umum yang baru menggantikan Ketua Umum yang lama Sri Nugroho. Sementara Sekretaris Jenderal SPKA yang baru dijabat oleh Heity Ariaty, beliau menggantikan S. Janung Widagdo.

G. FREEDOM OF ASSOCIATION

PT Kereta Api Indonesia (Persero) has also a union named Railway Employees Union (Serikat Pekerja Kereta Api-SPKA) that was established on 14 September 1999 in the first National Conference in Bandung. The existence of SPKA is based on the Law No. 21 Year 2000 on Workers Union. Based on that Law, the Company gives security and freedom to employees to establish a union.

The members of the Union are the employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero) consisting of:

1. Former Government Employees (ex-PNS),
2. Former Perumka employees,
3. Employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero),
4. Apprenticeship Contract Employees (PKM),
5. Permanent Employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero) who are assigned to subsidiaries.

The principles of SPKA membership are active stelsel, democratic, free and responsible.

While the SPKA motto is "Moving Forward Together to Advance the Company and to Improve Workers Welfare"

Meanwhile, the aims of establishing SPKA are as follows:

1. To bridge the interests of SPKA members' aspirations and the Company Management.
2. To actualize the unity and integrity of members/ workers.
3. To struggle for, protect, and defend the rights and interests of members and their families.
4. To protect and maintain all the Company's assets.
5. To seek for development of unity and integrity as well as solidarity among members.
6. To optimally empower and utilize SPKA members.
7. To provide protection for SPKA members and to channel their aspiration.
8. To improve welfares for SPKA members and their families.
9. To enhance the professionalism of its members in carrying out public service.

The management of DPP and MPO SPKA in the period of 2013 until now is led by Syafriadi. He is the new Chairman replacing the old Chairman, Sri Nugroho. Meanwhile, the new General Secretary of SPKA is occupied by Heity Ariaty, replacing S. Janung Widagdo.

H. KESEJAHTERAAN PEGAWAI

Dalam hal kesejahteraan pegawai, Perseroan memberikan paket remunerasi yang kompetitif sesuai peraturan yang berlaku dan harga pasar, yang terdiri dari gaji pokok dan tunjangan, bonus serta fasilitas lain.

Paket remunerasi ini senantiasa dievaluasi agar pergerakan gaji pegawai sesuai dengan harga pasar. Dalam kurun lima tahun terakhir, Perseroan telah membayarkan bonus tahunan berkisar antara Rp 90 miliar sampai Rp 127 miliar. Entitas Anak Perseroan juga memberikan paket remunerasi yang kompetitif bagi pegawainya.

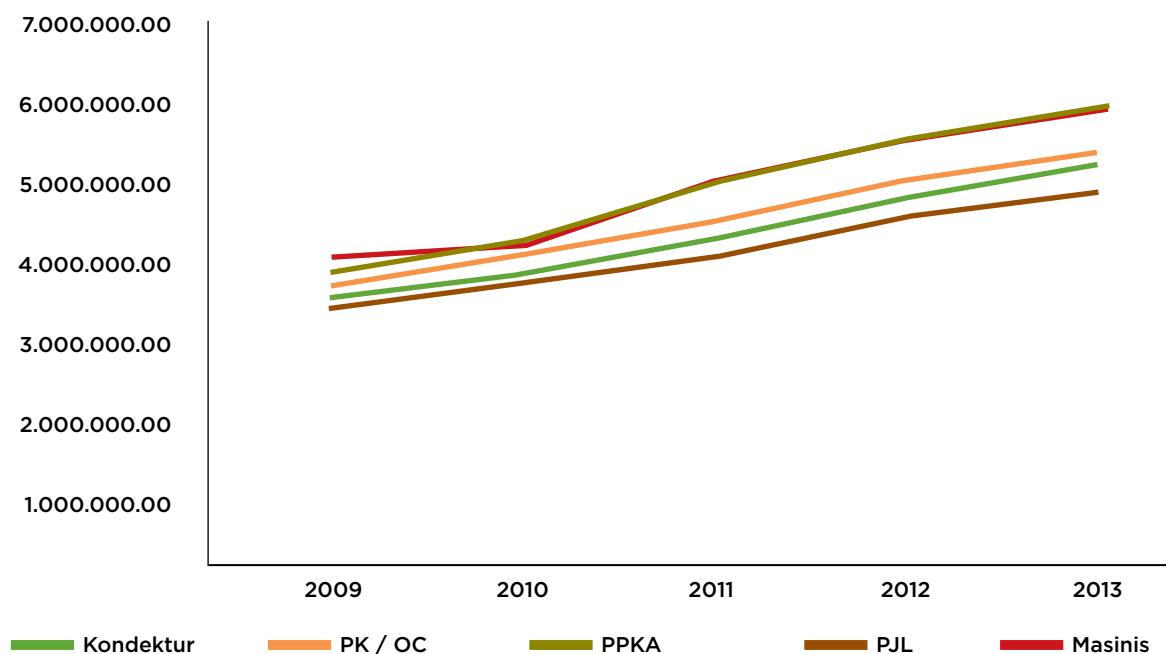
Sejak tahun 2009, remunerasi Pegawai Kereta Api Indonesia terus meningkat. Gaji pokok masinis pada tahun 2009 sebesar Rp 4 juta menjadi Rp 6 juta pada tahun 2013.

H. EMPLOYEE WELFARE

In the case of employee welfare, the Company provides a competitive remuneration package in line with the prevailing regulations and market price, consisting of basic salary, allowances, bonuses, and other facilities.

This remuneration package is continuously evaluated in order that the movement of salary is suitable with the market price. In the last five years, the Company has paid an annual bonus ranging from IDR 90 billion to IDR 127 billion. The subsidiaries also provides a competitive remuneration package for their employees.

Since 2009, the remuneration for PT Kereta Api Indonesia (Persero) employees continues to increase. The basic salary of a locomotive engineer in 2009 was IDR 4 million and it became IDR 6 million in 2013.



I. PENGHARGAAN TERHADAP PEGAWAI

Secara berkala Perseroan memberikan apresiasi berupa penghargaan terhadap kinerja pegawai yang sudah memenuhi target yang sudah ditetapkan. Penghargaan ini diberikan selain sebagai rasa terima kasih Perseroan, juga dimaksudkan untuk memacu motivasi bagi pegawai lainnya agar mampu mencetak prestasi yang gemilang saat bekerja. Penghargaan yang diberikan selama tahun 2013 adalah sebagai berikut:

- Penghargaan Keteladanan**

Adalah penghargaan yang diberikan kepada Pegawai yang dalam melaksanakan tugasnya telah menjunjung tinggi nilai kedisiplinan, pengabdian yang tulus disertai kesadaran dan tanggung jawab yang tinggi. Jumlah pegawai yang menerima penghargaan keteladanan adalah 14 pegawai.

- Penghargaan Prestasi dan Jasa**

Penghargaan prestasi adalah penghargaan yang diberikan kepada Pegawai telah berprestasi luar biasa, atau menemukan sesuatu yang sangat bermanfaat bagi perseroan.

Penghargaan Jasa diberikan kepada pegawai atau masyarakat umum perorangan atau kelompok karena telah berjasa menyelamatkan operasional kereta api atau menyelamatkan aset perseroan. Jumlah pegawai yang menerima penghargaan prestasi dan jasa adalah 23 pegawai.

- Penghargaan Masa Kerja**

Adalah penghargaan yang diberikan kepada pegawai yang telah memiliki masa kerja 10-35 tahun. Jumlah pegawai yang menerima penghargaan masa kerja adalah 1.828 pegawai.

- Penghargaan Masa Bhakti**

Adalah penghargaan yang diberikan kepada pegawai yang pensiunnya melebihi masa kerja 25 (dua puluh lima) tahun. Jumlah pegawai yang menerima penghargaan masa bhakti adalah 996 pegawai.

I. APPRECIATION TO EMPLOYEES

Periodically, the Company provides appreciation in the form of award for the employee performance that meets the predetermined target. This award is given not only as the gratitude of the Company but also intended to give motivation to other employees to get a glorious achievement during their work. The awards granted during 2013 were as follows:

- Exemplary Award**

It is an award given to the employees who have upheld the values of discipline, sincere devotion as well as high awareness and responsibility in doing their duties. The number of employees who received the exemplary award has been 14 employees.

- Achievement and Merit Award**

Achievement Award is an appreciation given to the employee who has an extraordinary achievement or invent something that is very beneficial for the Company. Merit Award is given to an employee, an individual, or a group due to their meritorious of rescuing train operations or company assets. The number of employees who have received Achievement and Merit Awards are 23 employees.

- Working Period Award**

An award to an employee who has had a working period 10-35 years. The number of employees who have received the award are 1,828 employees.

- The Tenure Award**

An award to an employee whose retirement exceeds 25 years. The number of employees who have received the award are 996 employees.

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan Corporate Social Responsibility



PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyadari bahwa dalam bisnis Perseroan terkait langsung dengan kepentingan masyarakat umum. Keberadaan masyarakat turut mendukung kelancaran kegiatan operasional Perseroan. Hubungan yang harmonis antara masyarakat dengan perusahaan akan mendukung pencapaian bisnis Perseroan. Mengacu pada Peraturan Menteri BUMN No. 5/2007 PER-05/MBV-2007 tentang program kemitraan BUMN dengan usaha kecil dan program bina lingkungan.

A. ANGGARAN DAN LINGKUP

Sesuai ketentuan UU No. 40 Tahun 2007 Pasal 74 dan PP No. 47 Tahun 2012 sebagai pedoman pelaksanaannya, lingkup TJSL terbagi atas dua bagian, yaitu dalam lingkungan perusahaan dan di luar lingkungan perusahaan.

- Di dalam lingkungan Perseroan meliputi: Ketenagakerjaan, Kesehatan dan Keselamatan Kerja
- Di luar lingkungan Perseroan meliputi: pengelolaan lingkungan hidup, pengembangan sosial dan kemasyarakatan, dan tanggung jawab kepada konsumen

PT Kereta Api Indonesia (Persero) realizes that this public company directly deals with people needs. People existence contributes the operational speed of the Company. The harmonious relationship with society will support the Company's achievement. Referring to the Regulation of State-Owned Enterprises Minister No. 5/2007 PER-05/MBV-2007 about SOE partnership program with small enterprise.

A. BUDGET AND SCOPE

Based on the Law No. 40 year 2007 chapter 77 and Government Regulation No. 47 year 2012 as the execution guideline, the scope of TJSL consists of two divisions, internal and external.

- *TJSL in the internal company comprises: man power, health, and safety*
- *TJSL in the external company includes: life environment management, social development and community, and responsibility to consumers.*

Sesuai ketentuan, sumber pembiayaan untuk melaksanakan Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan berasal dari penyisihan laba Perusahaan bagian pemerintah, sedangkan pembiayaan pelaksanaan program tanggung jawab sosial dan lingkungan Perusahaan berasal dari anggaran Perusahaan. Selama tahun 2013, Perseroan telah merealisasikan sebesar Rp3,36 miliar untuk menjalankan program CSR.

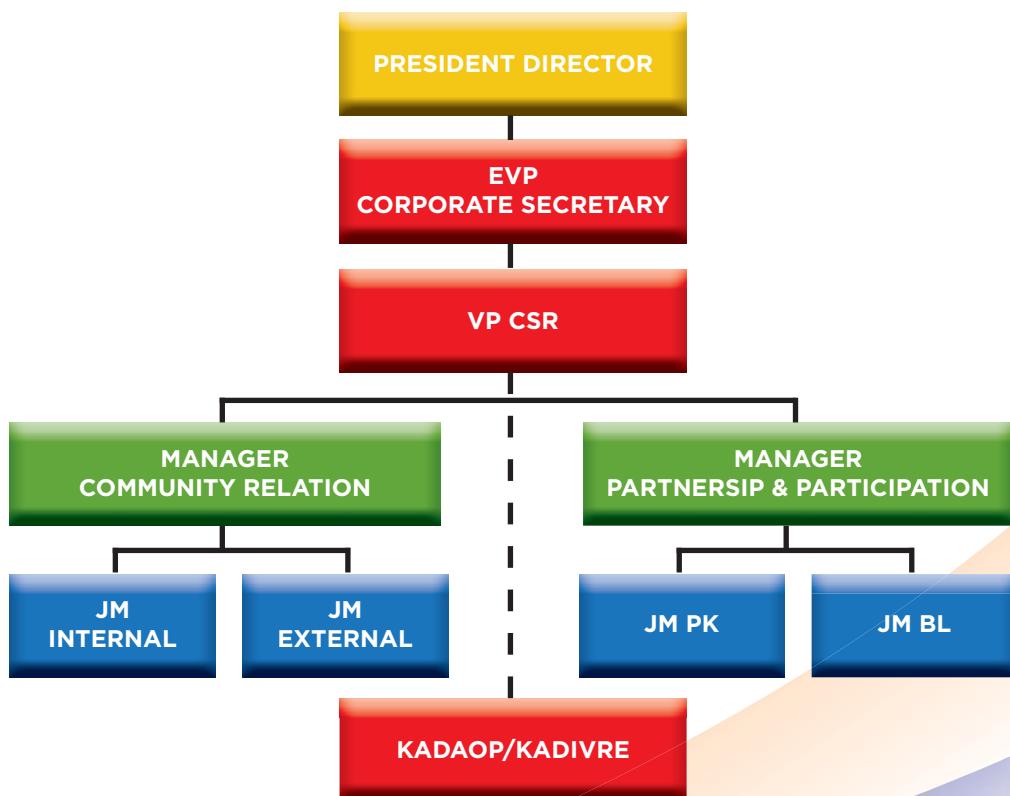
Based on the provision, the source of financing to implement social and environmental responsibility derives from taking aside the Company profit for government gain, whereas the expenses to carry out the corporate social and environmental responsibility program derives from the Company budget. During 2013, the Company set aside the budget as much as IDR 3.36 billion to implement CSR program.

B. STRUKTUR PENGELOLA

Agar program CSR dapat berjalan baik, Direksi telah mengeluarkan Keputusan No. Kep.4.OT.003/VI/9/KA-2012 mengenai struktur organisasi pengelolaan CSR di PT Kereta Api Indonesia (Persero). Pengelolaan CSR berada di bawah Dirut melalui EVP Corporate Secretary (Sekretaris Perusahaan). Unit CSR membawahi 2 bagian: Community Relation dan Partnersip & Participation division.

B. MANAGEMENT STRUCTURE

In order to the CSR program runs well, the Board of Directors have issued a Decree on the organizational structure of CSR management of PT Kereta Api Indonesia (Persero). CSR management is under the Board of Directors by EVP Corporate Secretary. CSR unit leads two divisions: Community Relation and Partnership & Participation division.



C. PENGELOLAAN LINGKUNGAN HIDUP

PT Kereta Api Indonesia (Persero) secara proaktif melakukan kegiatan pelestarian lingkungan. Program yang dijalankan bertujuan untuk mengurangi dampak buruk operasional perusahaan terhadap lingkungan sekaligus mendukung program-program nasional lingkungan hidup.

1. Kebijakan

Komitmen Perusahaan untuk bertanggung jawab terhadap lingkungan dituangkan dalam Surat Edaran No. KEP. U/KP 502/III/14/KA-2013 Tanggal 28 Maret 2013 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Penerapan Corporate Social Responsibility di Lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Kebijakan diimplementasikan dalam bentuk program pemeliharaan lingkungan di lingkungan internal maupun masyarakat.

2. Jenis Program

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah melaksanakan serangkaian program pelestarian lingkungan 2013, yang meliputi:

a. Gerakan Penghijauan di Lahan Kritis dalam Rangka Mendukung Program Pemerintah (Gerakan 1000 Pohon).

Penghijauan dilakukan di lingkungan sekitar eks-gudang di Jalan Sukabumi No. 20 dilaksanakan pada 2 Oktober dan 23 Oktober 2013 dengan biaya sebesar Rp 187.500.000. Gerakan penghijauan ini dilaksanakan bersama dengan pegawai PT KAI Unit Pergudangan.

b. Pelestarian & Kebersihan Sungai Cikapundung

PT Kereta Api Indonesia (Persero) bekerja sama dengan Forum Komunikasi Mahasiswa Teknik Sipil Indonesia (FKTMSI) wilayah VI Jabar - Banten melakukan kegiatan pembersihan sungai Cikapundung dan lingkungan sekitarnya. Kegiatan yang dilaksanakan pada tanggal 9 Juni 2013 tersebut diberi nama "Miara Cikapundung Miara Bandung".

c. Dampak Keuangan dari Kegiatan

Khusus untuk program CSR tanggung jawab pelestarian lingkungan hidup sepanjang 2013, PT KAI (Persero) sudah mengeluarkan biaya total sebesar Rp 190.500.000.

C. LIFE ENVIRONMENTAL MANAGEMENT

PT Kereta Api Indonesia (Persero) proactively carries out environmental conservation activities. This program is carried out to reduce the bad impact of the company operation on the environment as well as to support national life environmental programs.

1. Policy

The company commitment to be responsible for the environment is stated in the Letter No. KEP. U/KP 502/III/14/KA-2013 dated 28 March 2013, on the implementative guidelines of Corporate Social Responsibility at PT Kereta Api Indonesia (Persero). This policy is implemented by running a program of environment conservation in the internal company and society.

2. Kinds of the Program

PT Kereta Api Indonesia (Persero) had implemented a series of environment conservation programs in 2013, comprising:

a. Replantation in critical areas to support government program (1,000 trees program)

Replantation was conducted by employees of PT KAI (Persero) around the area of warehouse in Jl. Sukabumi No. 20 Bandung on 2 October, 2013 and 23 October, 2013. The Company expensed IDR 187,500,000 for implementing this program.

b. Conservation & Cleanliness of Cikapundung River

PT Kereta Api Indonesia (Persero), in cooperation with Indonesian Civil Engineering Student Forum (FKTMSI) region VI West Java - Banten, cleaned Cikapundung River and its surroundings. The program carried out on 9 June 2013 was entitled "Miara Cikapundung Miara Bandung" (Maintaining Cikapundung means Maintaining Bandung).

c. Financial Impact of the Program

For CSR Program in conserving life environment during 2013, PT KAI (Persero) had spent the total expense amounting IDR 190,500,000.

d. Sertifikasi di Bidang Lingkungan

Selama 2013 Perusahaan belum pernah mendapatkan penghargaan terkait pelestarian lingkungan.

D. KETENAGAKERJAAN, KESEHATAN, DAN KESELAMATAN KERJA (K3)

1. Ketenagakerjaan

a. Kebijakan

Dalam kebijakan ketenagakerjaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) selalu mengacu kepada Undang-undang No. 13 tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan. Acuan itu diperlukan untuk memastikan agar semua pegawai bisa mematuhi Undang-undang yang berlaku sehingga dengan tingkat kepatuhan yang tinggi maka akan dapat meminimalkan terjadinya pelanggaran terhadap hak asasi manusia dalam hubungan kerja.

Selain itu, kebijakan ketenagakerjaan yang dilaksanakan Perusahaan sudah pula tertuang dalam PKB periode 2013-2015 yang meliputi: hubungan kerja antara perusahaan dengan pegawai, pembinaan pengembangan pekerja, hari kerja dan waktu kerja, pembebasan dan kewajiban bekerja, penghasilan dan kesejahteraan, jaminan sosial, kesejahteraan dan keselamatan kerja, penghargaan dan hukuman disiplin, penyelesaian keluh kesah, Pemutusan Hubungan Kerja (PHK), lembaga kerja sama bipartit.

b. Jenis Program

1) Pengelolaan Hubungan Pegawai dengan Manajemen

Keberadaan Serikat Pekerja Kereta Api (SPKA) adalah sebagai mitra dalam hubungan industrial secara proporsional serta menciptakan hubungan kerja yang dinamis, dan bersinerji. Hal ini bisa dibuktikan dengan partisipasi pegawai Perusahaan dalam SPKA yang mencapai 98%. SPKA adalah organisasi yang berhak mewakili pegawai dalam berhubungan dengan manajemen dan telah terlibat secara aktif dalam perundingan Perjanjian Kerja Bersama (PKB) dengan manajemen.

Pada tanggal 4 September 2013 Manajemen dan Serikat Pekerja Kereta Api menyepakati Perjanjian

d. Certification for Environment

During 2013, the Company had not received any award related to the environment conservation.

D. MANPOWER, WORK HEALTH AND SAFETY

1. Manpower

a. Policy

Manpower Policy at PT Kereta Api Indonesia (Persero) always refers to the Law No. 13 year 2013 concerning manpower. This reference is used to make sure that all employees can obey the regulation, so that with high obedience, human rights infringement in the workplace can be minimized.

Moreover, the manpower policy made by the company has been stated in the bipartite Work Agreement in the period of 2013-2015 comprising: the relationship between company and employees, employee development guidance, workingdays and working time, workoff and work obligation, income and prosperity, social assurance, prosperity and work safety, rewards and punishments, laments handling, termination of employment, bipartite cooperation body.

b. Kinds of Programs

1) The Organization of Relationship of Employee and Management

The existence of employee union of PT KAI (Persero), or SPKA, is as a partner in the proportional industrial relationship and creates a dynamic and synergized work relationship. This can be proved by the participation of employees who joined SPKA that reached 98%. SPKA is an authorized organisation to represent employees dealing with the company management and active in negotiating the bipartite work agreement with the company management.

On 4 September 2013, the company management and SPKA signed bipartite work agreement IV for

Kerja Sama (PKB) IV Periode 2013-2015 telah disepakati dan disetujui oleh Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia melalui Surat Keputusan No. KEP.127/PHIJSK-PKKAD/PKB/IX/2013.

2) Rekrutmen internal Pegawai

Rekrutmen Pegawai dilakukan melalui dua cara yaitu pertama adalah rekrutmen internal. Rekrutmen internal dilakukan dengan cara mengoptimalkan SDM yang telah dimiliki terutama untuk mengisi posisi-posisi yang kosong sekaligus memberikan kesempatan kepada pegawai untuk mendapatkan promosi jabatan. Dengan rekrutmen internal itu bisa tercapai efisiensi yang mungkin saja timbul akibat terjadi pergantian pegawai.

3) Tingkat perpindahan (*turnover*) pegawai

Selama tahun 2013 pegawai tetap yang mengundurkan diri sebanyak 90 orang atau 0,003% dari total pegawai tetap. Alasan pengunduran diri adalah mengundurkan diri atas permintaan sendiri, pensiun normal, pensiun dini, meninggal dunia dan pegawai pensiun karena menjadi Direksi. Ketentuan pengunduran diri dan hak-hak pegawai yang mengundurkan diri telah diatur dalam Perjanjian kerja Bersama (PKB).

4) Kesetaraan gender dan kesempatan kerja

Perseroan menjalankan kebijakan persamaan kerja untuk semua pegawai, termasuk dari aspek gender. Pada tahun 2013 Perseroan mengangkat pegawai perempuan menjadi salah satu Kepala Daerah Operasi.

E. KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA DAN LINGKUNGAN (K3L)

1. Kebijakan

Program Kesehatan dan Keselamatan Kerja dan Lingkungan (K3L) sudah mulai diterapkan sejalan dengan terbitnya 12 SK/Instruksi Direksi mengenai K3L di antaranya:

- a. Kep Direksi No. KEP.U/LL.507/VI/1/KA-2012 tentang Alat Pelindung Diri (APD)
- b. Instruksi Direksi No. 7/LL.507/KA-2012 Tentang Syarat-syarat pemasangan dan pemeliharaan Alat Pemadam Api Ringan (APAR)

the period of 2013-2015 and had been approved by the Minister of Manpower and Transmigration of the Republic of Indonesia stated in Decree No. KEP.127/PHIJSK-PKKAD/PKB/IX/2013.

2) Internal Employee Recruitment

Employee recruitment is carried out in two ways. The first is internal recruitment. Internal recruitment is held by optimizing the available human resources to fill in the vacant posts as well as to give employees chances to get promotion. Efficiency may be achieved through internal recruitment because of employee turnover.

3) Employee Turnover

During 2013, as many as 90 or 0.003% of the total permanent employees resigned. The reasons for the resignation were on their own request, normal retirement, early retirement, death, and retired employees for being directors. The provision for the resignation and employee rights for their resignation had been arranged in the employment agreement (CLA).

4) Gender Equality and Work Opportunity

The Company implements equal work policy for all employees including the aspect of gender. In 2013, the Company appointed a female employee to be a Head of Operational Area.

E. OCCUPATIONAL HEALTH, SAFETY, AND ENVIRONMENT

1. Policy

Occupational Health, Safety, and Environment program has commenced to be applied in accordance with the issue of 12 Decrees/Director's Instructions concerning Occupational Health, Safety, and Environment, namely:

- a. *Decree No. KEP.U/LL.507/VI/1/KA-2012 on the self-protection tools (APD)*
- b. *Director's Instruction No. 7/LL.507/KA-2012 on the installation and maintenance requirements of light fire extinguisher (APAR)*

- c. Instruksi Direksi No. 11/KP.501/KA-2012 Tentang Prosedur Safety atau Prosedur Keselamatan terhadap potensi bahaya tegangan listrik pada saat melakukan pemeliharaan/perbaikan KRL
- d. Kep Direksi No. KEP.U/LL.204/II/2/KA-2012 tentang Larangan penggunaan peti kemas kosong sebagai pengganti gerbong kabus untuk keselamatan perjalanan kereta api dan awak kereta api
- e. Instruksi Direksi No. 13/KP.501/KA-2012 tentang Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K)
- f. Kep Direksi No. KEP/UU/LL.501/XI/1/KA-2012 tentang Standarisasi Rambu Keselamatan/Rambu Peringatan
- g. Surat Direktur Keselamatan dan Keamanan kepada para EVP/VP DaOp/DivRe/SubDriVe di Jawa dan Sumatera
- h. Instruksi Direksi No. 4/PL.405/KA-2011 tentang pengelolaan limbah
- i. Kep Direksi No. KEP.U/PR.904/VI/1/KA-2012 tentang Pedoman Pengelolaan Dampak Lingkungan di Penimbunan/Stockpile Batu Bara
- j. Kep Direksi No. KEPU/TM.501/X/2/KA-2012 Tentang tata cara penyimpanan minyak pelumas bekas
- k. Kep Direksi No. KEP.U/PL.402/VII/2/KA-2012 tentang petunjuk pelaksanaan tata cara penghapusan dan penjualan barang limbah
- l. Kep Direksi No. KEP.U/LL.507/III/2/KA-2014 tentang Kebijakan Keselamatan

Program K3L ini dilakukan sebagai upaya PT KAI untuk mengurangi tingkat kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja (PAK) serta membudayakan kesadaran akan K3 dan pengelolaan lingkungan. Hal ini juga diperkuat dengan adanya safety policy No. KP 501/IV/6/KA/2009 tanggal 27 April 2009 bahwa semua jajaran pegawai PT. Kereta Api Indonesia harus mengutamakan keselamatan dan berwawasan kesehatan serta lingkungan.

2. Jenis Program

Berbagai kegiatan yang dilakukan Perusahaan terkait dengan program K3 selama tahun 2013 adalah sebagai berikut:

Untuk kegiatan rutin kegiatan yang sudah dilakukan meliputi sosialisasi, inspeksi/pemeriksaan, investigasi, monitoring, dan identifikasi bahaya. Sedangkan untuk kegiatan non rutin adalah mengikuti pelatihan atau workshop.

- c. Director's Instruction No. 11/KP.501/KA-2012 on the safety procedures for high electricity voltage while maintaining/repairing EMU
 - d. Decree No. KEP.U/LL.204/II/2/KA-2012 on the prohibition from utilizing empty containers as replacement of carriage for the safety of train journey and crews
 - e. Director's Instruction No. 13/KP.501/KA-2012 on the first aid to accidents
 - f. Decree No. KEP/UU/LL.501/XI/1/KA-2012 on the standardization of safety/warning signs
 - g. Director's Instruction EVP/VP DaOp/DivRe/SubDriVe in Java and Sumatera
-
- h. Director's Instruction No. 4/PL.405/KA-2011 on the waste treatment
 - i. Decree No. KEP.U/PR.904/VI/1/KA-2012 on the Guidance for handling the environmental impacts at coal stockpile
 - j. Decree No. KEPU/TM.501/X/2/KA-2012 on the procedures of remnant oil storage
 - k. Decree No. KEP.U/PL.402/VII/2/KA-2012 on the instructions for waste disposal and selling
-
- l. Decree No. KEP.U/LL.507/III/2/KA-2014 on the safety policy

Occupational Health, Safety, and Environment program is carried out as the efforts of PT Kereta Api Indonesia (Persero) to decrease the number of work accidents as well as to make Occupational Health, Safety, and Environment management as a culture. This is reinforced by the issuance of safety policy No. KP 501/IV/6/KA/2009 dated 27 April 2009 requiring all employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero) to prioritize safety.

2. Kind of Programs

Various activities that had been carried out by the Company related to Occupational Health and Safety during 2013 were as follows:

For routine activities, what had been done comprises socialization, inspection, investigation, monitoring, and danger identification, whereas the non-routine activities included joining some trainings and workshops.

a. Pelatihan

- 1) Pelatihan Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja (AK3) Umum.

Pemerintah telah menetapkan bahwa setiap perusahaan yang mempekerjakan pegawai lebih dari 100 orang atau kurang dari 100 orang namun memiliki potensi bahaya besar, wajib memiliki Ahli K3. Perseroan memiliki 27.000 pegawai dan pada saat ini ahli K3 Umum yang dimiliki sebanyak 63 orang dengan rincian:

- Dua orang mengikuti pelatihan yang diselenggarakan oleh perusahaan yang diselenggarakan oleh Perusahaan Jasa K3 (PJK3).
- Satu orang merupakan rekrut lulusan K3 yang telah memiliki sertifikasi AK3 Umum.
- 60 orang dilatih secara *in house training* bekerja sama dengan PJK3.

- 2) Pendidikan dan Pelatihan Dasar Pemadam Kebakaran

Tahun 2011 sampai dengan 2013 terjadi berbagai kebakaran di PT KAI (Persero) yang berdampak pada kerugian material dan korban jiwa dan citra perusahaan. Oleh sebab itu, Unit Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Lingkungan menyelenggarakan pendidikan lapangan kepada pegawai dari berbagai unit kerja agar memiliki pengetahuan tentang dasar-dasar teori api dan kebakaran serta memiliki keterampilan yang baik untuk menanggulangi api awal. Pendidikan lapangan tersebut bekerja sama dengan instansi luar, sosialisasi dan praktik lapangan ke unit-unit kerja dan sebagainya.

Pelatihan dilaksanakan dengan cara:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) bekerja sama dengan Pusat Pendidikan Pelatihan Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana DKI Jakarta, Ciracas, Jakarta Timur dengan peserta sebanyak 298 yang terbagi dalam 3 gelombang.
- ESG bekerja sama dengan SHE melatih 72 security dan pegawai kantor pusat dan Daop 2 Bandung.
- PT Kereta Api Indonesia (Persero) bekerja sama dengan Dinas Pemadam Kebakaran di Balai Yasa dan Daop yang diikuti oleh 78 pegawai.

- 3) Pelatihan Pengenalan Pelatihan Pengenalan K3 dan SMK3

Sesuai dengan amanat UU No. 1 tahun 1970 tentang

a. Training

- 1) General Occupational Health and Safety Expert Training.

The Government has decided, every company that employs more than 100 employees or less with highly potential danger must have occupational health and safety experts. This company has 27,000 employees with only 63 experts in occupational health and safety as detailed:

- Two employees have attended trainings held by K3 Services Companies (PJK3).
- One employee is an alumnus of K3 Training and has got general certified AK3.
- 60 people attended in-house training in PJK3.

- 2) Basic Fire Extingusher Education and Training

In the year of 2011 until 2013, there were some fires at PT Kereta Api Indonesia (Persero) which had impacts on the loss of material and people as well as on the company image. Therefore, the unit of Safety, Health and Environment held a field education for employees from any work units in order that they have knowledge on the basic theory of fire and good skills to extinguish early fire. The field education was held in cooperation with external institutions, doing socialization, field practice at work units, and so on.

Trainings were held by means of:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) cooperated with the Fire Training Education Center and the Disaster Management, Ciracas, East Jakarta, participated by 298 persons and divided into 3 batches.
- General Affairs Unit (ESG), in cooperation with SHE, trained 72 securities and employees of Head Office and Operational Area (Daop) 2 Bandung.
- PT Kereta Api Indonesia (Persero), cooperated with the Fire Department in Workshop (Balai Yasa) and all Daop that participated by 78 employees.

- 3) Training of Introductory K3 and SMK3

In accordance to the mandate of the Regulation No. 1

keselamatan kerja bahwa setiap perusahaan wajib untuk menjamin keselamatan tenaga kerja dan orang lain yang berada di lingkungan kerja serta menjamin sumber-sumber produksi dapat berjalan dengan aman dan efisien, maka mulai tahun 2013 diterapkan SMK3. Penerapan SMK3 ini dimulai dengan pelatihan pengenalan K3 yang dilakukan pada:

- Juni 2013 di kantor pusat PT KAI (Persero) yang diikuti oleh seluruh *safety inspector*.
- September 2013 di Balai Yasa Yogyakarta yang diikuti oleh Perwakilan dan masing-masing unit Balai Yasa Yogyakarta.

Pelatihan kepada pegawai Balai Yasa Yogyakarta dilaksanakan dalam rangka set up SMK3 di Balai Yasa Yogyakarta sebagai pilot project penerapan SMK3 di PT KAI (Persero).

4) Pelatihan Teknik Relaksasi untuk para *Safety Inspector*

Tujuan pelatihan teknik relaksasi adalah agar pegawai mampu melakukan relaksasi sendiri untuk menghilangkan stres, mereduksi ketegangan, sehingga aktivitas & tugas-tugas bisa dijalankan secara proporsional dan produktif. Di samping itu, peserta yang sudah mendapatkan pelatihan diharapkan dapat membantu pegawai lain yang mengalami tekanan/ketegangan yang tinggi untuk menghambat dirinya untuk bisa bekerja secara profesional. Pelatihan ini dilaksanakan pada 23 Juli 2013 yang diikuti oleh seluruh *safety inspector*.

C. PENGHARGAAN YANG DITERIMA DALAM BIDANG K3

Selama 2013, perusahaan belum pernah mendapatkan penghargaan di bidang K3.

D. DAMPAK KEUANGAN DARI KEGIATAN

Biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan yang berhubungan dengan K3 pada tahun 2013 adalah sebesar Rp 716 juta.

year 1970 on safety that every company must ensure the safety of workers and the others who are in the working environment and ensure production resources can run safely and efficiently, therefore, the Company implemented SMK3 in 2013. The implementation of SMK3 started by the introductory training of K3 that was conducted on:

1. *June 2013, at the Head Office of PT KAI (Persero), attended by the entire safety inspectors.*
2. *September 2013, in Yogyakarta Workshop, attended by the representatives and each unit in Yogyakarta Workshop.*

The training for Yogyakarta Workshop employees was implemented in order to set up SMK3 in the workshop as a pilot project in the application of SMK3 in PT KAI (Persero).

4) Training of Relaxation Techniques for Safety Inspectors

The purpose of Relaxation Technique training is that employee will be able to relax themselves to relieve stress, reduce tension, so that their activities and tasks can be executed proportionally and productively. In addition, the participants who has received the expected training are able to assist other employees who are in under pressure/high tension that inhibit themselves to work professionally. The training was held on 23 July 2013, which was attended by the entire safety inspectors.

C. AWARDS RECEIVED IN K3

During 2013, the Company had not received any award in K3.

D. FINANCIAL IMPACT OF THE ACTIVITY

The cost incurred in the activities related to Occupational Health and Safety in 2013 was IDR 716 million.



Pengembangan Sosial dan Kemasyarakatan Social and Community Development

A. KEBIJAKAN

Tujuan pelaksanaan program adalah membangun hubungan harmonis dengan masyarakat, sekaligus memberi kontribusi nyata untuk lingkungan masyarakat yang sejahtera. Pelaksanaan program mengacu pada Keputusan Direksi No. KEP.U/KP.502/III/14/KA-2013, tanggal 28 Maret 2013, tentang Petunjuk Pelaksanaan Penerapan CSR di lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

B. JENIS PROGRAM

1. Kemitraan dan Pemberdayaan Ekonomi Masyarakat

a. Program Kemitraan

Sasaran dari pelaksanaan program ini adalah para pelaku UKM dalam sektor industri, perdagangan, pertanian, peternakan, perkebunan, perikanan, dan jasa. Program yang dilaksanakan mencakup pelatihan dan pemberian pinjaman bergulir.

Perseroan menambah 17 mitra binaan pada tahun 2013 di antaranya:

- MG TWENTY Sektor Industri di Cimahi
- Dannish Collection Sektor Perdagangan di Kopo, Bandung
- WM. PUTRA MINANG Sektor Perdagangan di Semarang
- Serabi Solo Mas Jokowi Sektor Perdagangan di Cilacap
- Keripik Bonggol Pisang Sektor Perdagangan di Yogyakarta
- Warung Ijo Sektor Perdagangan di Madiun
- Kantin Bu Narni Sektor Perdagangan di Madiun
- Warung Wiranto Sektor Perdagangan di Madiun
- Toko peracangan (toserba) sektor perdagangan di Surabaya
- Toko Tina sektor perdagangan di Sidoarjo
- Sablon Dae Sektor Perdagangan di Jember
- Aira Konveksi sektor Perdagangan di Jember
- Beta Diga 321 Sektor Perdagangan di Bandung
- Koperasi Serayu Jaya Sektor Perdagangan di Kroya
- Asfia Fatmarini Sektor Jasa di Palembang
- Maimunah sektor Jasa di Lahat (DIVRE 3 SS)
- Budidaya Lobster air tawar Sektor Perikanan di Ngawi.

Program Kemitraan PT KAI (Persero) meraih penghargaan

A. POLICY

The aim of the program is to build harmonious relationship and to give real contribution to prosperous society. The execution of this program refers to the Director's Decree No. KEP.U/KP.502/III/14/KA-2013 dated 28 March 2013 on the Execution Guidance of CSR Implementation in the circle of PT Kereta Api Indonesia (Persero).

B. TYPES OF PROGRAM

1. Partnership and Societal Economy Empowerment

a. Partnership Program

The objective of this program is the implementation of the SMEs in the sectors of industry, commerce, agriculture, livestock, crops, fisheries, and services. The program includes training and giving revolving loans.

The Company has 17 established partners in 2013 include:

- MG TWENTY industry sector in Cimahi
- Dannish Collection trade sector in Kopo, Bandung
- WM.PUTRA MINANG trade sector in Semarang
- Serabi (Pancake) Solo Mas Jokowi trade sector in Cilacap
- Banana Chips tuber trade sector in Yogyakarta
- Warung Ijo trade sector in Madiun
- Diner Bu Narni trade sector in Madiun
- Warung Wiranto trade sector in Madiun
- Store trade in Surabaya
- Toko Tina trade sector in Sidoarjo
- Sablon Dae trade sector in Jember
- Aira Konveksi trade sector in Jember
- Beta Diga 321 trade sector in Bandung
- Koperasi Serayu Jaya trade sector in Kroya
- Asfia Fatmarini services sector in Palembang
- Maimunah services sector in Lahat (DIVRE 3 SS)
- Cultivation of Freshwater Crayfish fisheries sector in Ngawi.

PT KAI (Persero) Partnership program achieved 2nd UNS

2nd UNS UMKM Award 2013 untuk Promosi dan keberhasilan penyaluran serta pembinaan Program Kemitraan terhadap Mitra Binaan sesuai GCG.

Pada tahun 2013, Perseroan mengadakan sejumlah pelatihan kewirausahaan yang diikuti calon dan mitra binaan. Perseroan menyalurkan dana pinjaman bergulir mitra binaan sebesar Rp 452.000.000 kepada 17 unit usaha. Perseroan juga melakukan pendampingan usaha. Bagi mitra binaan yang berprestasi, yaitu mengalami kemajuan usaha dan dapat mengembalikan dana pinjaman secara tepat waktu, diberi penghargaan.

Kegiatan pemberdayaan ekonomi masyarakat yang sudah dilakukan meliputi:

- a. Pameran pada Solo Raya Creative Expo 2013 yang menampilkan mitra binaan CSR di antaranya Batik Hins Collection, Keripik Bonggol, dan Batik Deden Tasikmalaya.
- b. Program Pemberdayaan Ekonomi Masyarakat
Program ini hakikatnya bertujuan untuk menggali kreativitas dan mengembangkan potensi ekonomi di masyarakat. Kegiatan yang dilakukan yaitu penelitian dan survei Desa Binaan pada Desa Ciganea. Desa Ciganea menjadi target Survei ini dilakukan karena PT KAI (Persero) melihat potensi ekonomi yang besar di desa tersebut. Potensi yang ada meliputi peternakan, pertanian dan perkebunan. Dari hasil survei ini, Perseroan memberikan bantuan kepada daerah rawan kemiskinan. Realisasi pemberian bantuan program ini dilanjutkan pada 2014.

2. Pembinaan Olah Raga dan Seni

- a. Pembinaan Sekolah Sepak Bola (SSB) Locomotive PT Kereta Api Indonesia (Persero)
SSB Locomotive adalah sekolah sepak bola binaan Perseroan di Bandung yang memiliki 180 siswa. Program CSR ini bertujuan mengembangkan potensi anak-anak dalam bidang olahraga sepak bola.

UMKM Award 2013 for the promotion, distribution success, and training partnership program to counterpart according to GCG.

In 2013, the Company held a number of entrepreneurship trainings followed by developed-partners and prospective developed-partners. The Company distributed roll-on loans to developed-partners as much as IDR 452,000,000 to 17 business units. The Company also held business companion. The developed-partners who have achievement, that is advancing in business and paying back the loan on time, will be awarded.

The activities in empowering the societal economy that have been carried out include:

- a. *Exhibition in Solo Raya Creative Expo 2013 which introduced CSR developed-partners such as Batik Hins Collection, Keripik Bonggol (Bonggol Crispy Chip), and Batik Deden Tasikmalaya.*
- b. *Societal Economy Empowerment Program*
This program is essentially aimed to explore creativities and develop the potential societal economy. The activities done were research and survey on Developed-Village of Ciganea Village. Ciganea Village becomes the target because PT KAI (Persero) sees the potential exists in that village, including; animal husbandry, agriculture, and plantation. Based on this survey, the Company gave aids to the poor areas. The realization of this aid program will be continued in 2014.

2. Sports and Arts Development

- a. *Locomotive Football School (SSB) of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Development*
SSB Locomotive is a fottblal school developed by the Company in Bandung which has 180 students. This CSR Program aims to develop the potential of children in football.

b. **Pembinaan Marching Band Locomotive**
Marching Band Locomotive PT KAI (Persero) merupakan kegiatan yang dibina oleh Unit CSR. Anggota Marching Band Locomotive terdiri dari pegawai Perseroan, anak pegawai, dan masyarakat umum. Sampai tahun 2013, Marching Band Locomotive beranggotakan 66 pemain dengan 3 pelatih. Marching Band Locomotive berhasil meraih Juara 1 pada Color Guard Contest dan Juara 1 Field Commander Kategori General Division pada ajang International Jember Open Marching Competition (JOMC) II.

c. **Pembinaan Pegawai Berprestasi dalam Olah Raga dan Seni**
PT Kereta Api Indonesia (Persero) mempunyai 2 atlet binaan Corporate Social yaitu Unik Setyorini dan Raisa Puspita. Unik Setyorini bergabung dengan klub lari Locomotive binaan Perseroan sejak tahun 2000. Karena bakat dan prestasinya, pada tahun 2011 ia diangkat menjadi pegawai tetap PT Kereta Api Indonesia (Persero). Pada tahun 2013 Unik Setyorini berhasil menduduki Podium 2 pada kejuaraan marathon kategori 10 km di Brunei Darussalam; dan Podium 2, pada lomba ABN AMRO untuk kategori 10 km di Rotterdam.

Raisa Puspita telah menjadi pegawai tetap PT KAI (Persero) pada tahun 2011. Pada tahun 2013 Raisa Puspita meraih medali emas pada kejuaraan judo Internasional Wali Kota Medan Cup 2013 dan meraih Medali emas pada Kerjurnas Judo Wismoyo Cup 2013.

d. **Pembinaan Olahraga**
Pembinaan bidang olahraga oleh CSR Perseroan bertujuan untuk memelihara dan meningkatkan kesehatan/kebugaran jasmani pegawai perusahaan. Adapun bidang olahraga meliputi: Bulu tangkis, Tenis Meja, Tenis Lapangan, Bola Volli, Sepak Bola, Futsal dan Catur.

3. Pemberian beasiswa

PT Kereta Api Indonesia (Persero) memberikan beasiswa kepada 2 orang Mahasiswa ITB berupa dana pendidikan Rp 100 juta sampai mereka lulus pendidikan sarjana.

b. **Locomotive Marching Band Development**
Locomotive Marching Band of PT KAI (Persero) is an activity developed by CSR Unit. The members of Locomotive Marching Band consist of the Company employees, employees children, and public. Up to 2013, Locomotive Marching Band had 66 members and 3 trainers. Locomotive Marching Band succeeded to win the Champion in the Color Guard Contest and win the Champion of Field Commander for the category of General Division in the International Jember Open Marching Competition (JOMC) II.

c. **Development for the Employees with Achievements in Sports and Arts.**
PT Kereta Api Indonesia (Persero) has two Corporate Social-developed athletes, namely Unik Setyorini and Raisa Puspita. Unik Setyorini has joined Locomotive running club developed by the Company since 2000. She was recruited in 2011 as a permanent employee of PT Kereta Api Indonesia (Persero) because of her talent and achievement. In 2013, Unik Setyorini succeeded to win the runner up position in the 10 Km Marathon Championship in Brunei Darussalam; as a runner up of ABN AMRO championship in the category of 10 Km Marathon in Rotterdam.

Raisa Puspita has been a permanent employee at PT KAI (Persero) since 2011. In 2013, Raisa Puspita won gold medal in the International Judo Championship of Wali Kota Medan Cup 2013 and gold medal in the National Judo Championship Wismoyo Cup 2013.

d. **Sports Development**
Sports development through the Company's CSR is aimed to maintain and improve the employees' physical health/fitness. The sports are badminton, tennis table, tennis, volleyball, football, futsal and chess.

3. Scholarship Award

PT Kereta Api Indonesia (Persero) awarded scholarship to two students of ITB in the form of education fund for IDR 100 million until they graduate from bachelor degree.

4. Pembangunan Sarana dan Prasarana Umum dan Ibadah

Berbagai kegiatan yang ditujukan untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat di bidang sarana dan prasarana. Kegiatan yang dilakukan antara lain:

- a. Pembangunan Sarana Ibadah Gereja HKBP Di Bincarung Bogor
Perseroan berpartisipasi memberi bantuan renovasi bangunan rumah ibadah Huria Kristen Batak Protestan di Bincarung Bogor. Renovasi dilakukan karena kondisi bangunan kurang nyaman untuk digunakan kegiatan ibadah dan pelayanan.
- b. Pengaspalan Jalan di Stasiun Sasaksaat
Kondisi jalan pada akses masuk stasiun Sasaksaat Daerah Operasi 2 Bandung becek dan rusak. Oleh karena itu, CSR membantu memberi bantuan dana kepada Kades Sumur Bandung untuk biaya pengaspalan jalan tersebut.
- c. Pembangunan Masjid Jami' di Kompleks Perumahan Kementerian Sekretariat Negara
PT Kereta Api Indonesia (Persero) berpartisipasi memberi bantuan dana untuk pembangunan Masjid Jami' di kompleks perumahan Sekretariat Negara Karawaci Tangerang. Masjid didirikan di atas tanah seluas ±1.100 meter persegi yang dapat menampung 450 jamaah.
- d. Bhakti Ganva Unpar
Kegiatan Bhakti Ganva Unpar adalah suatu kegiatan yang dilaksanakan oleh mahasiswa Teknik Sipil dan Arsitektur Universitas Katolik Parahyangan yang bekerja sama dengan warga kampong Rantaya, desa Lumajang kecamatan Pangalengan, Kabupaten Bandung. Bhakti Ganva Unpar dalam melaksanakan kegiatannya fokus pada pengembangan infrastruktur di pedesaan.
- e. Pemberian gerobak dagang kepada pedagang asongan
Melalui kegiatan Corporate Social Responsibilites, PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop 3 Cirebon memberikan gerobak dorong kepada para eks. Pedagang asongan di Stasiun Cirebon Prujakan sebanyak 50 unit. Penyerahan dilakukan di kantor Daop 3 Cirebon, Rabu (15/5) oleh Asisten Manager Humas Daop 3 Cirebon.

4. Facilities and Infrastructures Construction

Various activities are aimed in improving service to the society in term of facilities and infrastructures. The activities done among others are:

- a. *Renovating HKBP Church in Bincarung Bogor*
The Company granting assistance to renovate the building of Huria Kristen Batak Protestant Church in Bincarung Bogor. The Renovation was done because the building condition that was not comfortable for worshipping and service activities.
- b. *Applying Asphalt at Sasaksaat Station*
The condition of access road to enter Sasaksaat Station of Operational Area (Daop) 2 Bandung was muddy and damaged. Therefore, CSR gave financial aid to the Head of Sumur Village Bandung for the treatment.
- c. *Constructing Jami' Mosque in the Residence of State Secretary Ministry.*
PT Kereta Api Indonesia (Persero) took participation in granting financial aid to build Jami' Mosque in the Residence of State Secretary Ministry in Karawaci Tangerang. The mosque was built on a land of around 1,100 meter square that could accomodate 450 people.
- d. *Bhakti Ganva Unpar*
Bhakti Ganva Unpar is an activity carried out by the students of Civil Engineering and Architecture Catholic University of Parahyangan in cooperation with the citizens of Kampong Rantaya, Lumajang village in Pangalengan Subdistrict, Bandung. In carrying out the activities, Bhakti Ganva Unpar focused on the infrastructure development in the countryside.
- e. *Granting Trade Carts to Hawkers*
Through CSR, PT Kereta Api Indonesia (Persero) Operational Area (Daop) 3 Cirebon granted 50 units of trade carts to ex-hawkers at Cirebon Prujakan Station. The delivery was done in the office of Operational Area (Daop) 3 Cirebon, Wednesday (15/5), by the Assistant Manager of Public Relations Daop 3 Cirebon.



- f. Renovasi MCK dan Masjid An-Nur di Kab. Purwakarta
Melalui program CSR Perseroan memberi bantuan dana renovasi MCK dan memperbaiki Mushola An-Nur di Kampung Gunung Sembung RT.19/RW 06, Desa Sukajaya, Kecamatan Sukatani, Kabupaten Purwakarta.

5. Peningkatan Kesehatan Masyarakat

Salah satu komitmen Perusahaan adalah memfasilitasi terwujudnya pelayanan kesehatan masyarakat yang lebih baik. Adapun program peningkatan kesehatan masyarakat yang sudah dilaksanakan adalah sebagai berikut:

- a. Donor Darah
Kegiatan Donor Darah dilaksanakan di Auditorium Kantor Pusat Bandung, dengan jumlah pendonor yang terdaftar selaku anggota lebih kurang 100 orang anggota.
- b. Khitanan Pada Acara Sevenist Club 773
Bakti Sosial yang diselenggarakan saat ini merupakan Bakti Sosial ke 8 diadakan sebagai bagian dari rangkaian memperingati 40 tahun Paguyuban 773. Dalam acara ini Perseroan memberi bantuan dana untuk melaksanakan khitanan bersama dan pemberian paket bingkisan bagi 80 anak yatim dan dhuafa. Acara dilaksanakan tanggal 23 Juni 2013, di Jl. Kwitang Timur RT 005/010 Kelurahan Bungur, Kecamatan Senen, Jakarta Pusat.
- c. Klub jantung Sehat
Klub jantung sehat kantor pusat beranggotakan pegawai, pensiunan, dan keluarga serta masyarakat sekitar. Kegiatan yang dilakukan meliputi jalan sehat dan senam bersama.

- f. Renovating Sanitary Facilities (MCK) and An-Nur Mosque in Purwakarta Regency.
Through CSR program, the Company granted financial aid to renovate Sanitary Facilities (MCK) and Mushola An-Nur in Kampung Gunung Sembung RT. 19/RW 06, Sukajaya, Sukatani, Purwakarta

5. Public Health Improvement

One of the Company's commitments is to facilitate the realization of the better public health service. The public health improvement programs that had been executed were as follows:

- a. Blood Donor
The activity of blood donor was held in the Auditorium of Head Office in Bandung, with number of registered donors as members around 100 people.
- b. Circumcision in the Sevenist Club 773
This was the 8th Social Service held as one of the activities in celebrating the 40th anniversary of Sevenist Club 773. In this event, the Company granted financial aid for mass circumcision and package of souvenirs for 80 orphans and poor children. The event was held on 23 June 2013 at Jl. Kwitang Timur RT 005/010 Bungur, Senen, Central Jakarta.
- c. Healthy Heart Club
The members of Head Office Healthy Heart Club consists of employees, retirements, families, and the surrounding society. The activities conducted are fun walk and mass excercise.

6. Program Bantuan Bencana Alam dan Bantuan Masyarakat

Seluruh bantuan Bencana Alam tersebut didistribusikan kepada para korban bencana alam yang terjadi di wilayah Indonesia sepanjang tahun 2013.

Bantuan-bantuan tersebut adalah pembelian sembako dan dapur umum, obat-obatan dan posko kesehatan, fasilitas telekomunikasi gratis, tenda Mandi Cuci Kakus (MCK). Perusahaan menyalurkan bantuan pada saat terjadinya dan pascabencana. Beberapa contoh kegiatan bantuan pasca bencana di antaranya:

a. Bantuan Bencana Gempa Bumi

Bantuan ini diberikan kepada korban bencana gempa bumi di Kab. Bener Meriah dan Takengon-Aceh Tengah sebesar Rp 48.200.000.

b. Bantuan Bencana Tanah Longsor

Bantuan dana untuk bencana tanah longsor ini diberikan kepada warga Dusun Cigintung, Desa Cimuncang, Kec. Malausma, Kab. Majalengka sebesar Rp 121.150.000,00.

c. Bantuan Bencana Gunung Meletus

PT KAI (Persero) memberikan bantuan dana sebesar Rp 69.279.000,00 kepada korban bencana Gunung Sinabung Sumatera Utara yang meletus pada 14 November 2013.

C. DAMPAK KEUANGAN DARI KEGIATAN

Pada tahun 2013, penggunaan dana untuk kegiatan Program Pengembangan Sosial Kemasyarakatan di atas mencapai sebesar Rp3,36 miliar.

Konsumen Consumer

A. KEBIJAKAN

Sebagai wujud tanggung jawab penerapan GCG kepada pelanggan dan masyarakat dan sejalan dengan misi Perusahaan untuk memberikan layanan yang terbaik, nyaman, produk berkualitas Perseroan terus menjaga komunikasi dengan para pelanggan. Perusahaan menyadari komunikasi yang lancar dan proaktif berperan penting bagi kelangsungan bisnis Perusahaan di samping memastikan kualitas yang sesuai dengan standar.

6. Natural Disaster and Community Aid Programs

All the aids were distributed to the victims of natural disasters that happened in Indonesia during 2013.

The aids were in the form of 9-basic needs purchasing and public soup kitchen, medicines and health posts, free telecommunication facilities, tents Sanitary Service (MCK). The Company distributed the aids at the time of and after the occurrence of the disasters. Some of the activities were as follows:

a. Aid for Earthquake

This aid was granted to the victims of earthquake in the regencies of Bener Meriah and Takengon - Central Aceh as much as IDR 48,200,000.

b. Aid for Landslide

This aid was granted to the victims of landslide in Dusun Cigintung Cimuncang, Malausma, Majalengka as much as IDR 121,150,000.

c. Aid for Volcanic Eruption

PT KAI (Persero) granted financial aid amounted IDR 69,279,000 to the victims of Gunung Sinabung Mount in North Sumatera which erupted on 14 November 2013.

C. FINANCIAL IMPACTS OF THE ACTIVITIES

In 2013, the fund utilization for the above-mentioned Social and Societal Development Programs reached the amount of IDR 3.36 billion.

A. POLICY

As the form of responsibility for implementing GCG to customers and society and in line with the Company mission to deliver the best comfortable service and quality products, the Company keeps making communication with customers. The Company realizes that smooth and proactive communication plays an important role for the survival of the Company's business in addition to assure the quality in accordance to the standard.

Dalam menerapkan hal tersebut, Perusahaan telah mengeluarkan ketentuan yang diatur dalam Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.103/III/20/KA-2012 tentang pembentukan tim penyusunan dan penerapan sistem manajemen mutu ISO 9001:2008 di Contact Center 121.

B. JENIS PROGRAM

Beberapa cara telah dilakukan dan terus disempurnakan di tahun 2013, tidak lain untuk memberikan kenyamanan konsumen melalui peluncuran produk layanan yang berkualitas, pengelolaan keamanan produk (*product safety*), dan layanan pengaduan.

Secara garis besar pelanggan PT KAI (Persero) terdiri dari tiga kelompok yaitu konsumen angkutan penumpang, konsumen angkutan barang, dan penyewa aset. Beberapa program yang telah dilakukan untuk peningkatan pelayanan terhadap konsumen tersebut sebagai berikut:

a. Perluasan channel pembelian tiket KA

Untuk kemudahan konsumen dalam mendapatkan tiket perluasan channel pembelian tiket KA terus kami lakukan dengan membuka *channel* pembelian tiket secara *online* melalui agen resmi, toko swalayan, dan channel alternatif lainnya.

b. Penyediaan fasilitas Cetak Tiket Mandiri (CTM)

Calon penumpang yang telah melakukan transaksi pembelian tiket melalui *channel* yang bekerja sama dengan PT KAI (Persero) dan telah memperoleh kode *booking* dapat menukarnya dengan tiket secara mandiri melalui fasilitas mesin Cetak Tiket Mandiri tanpa perlu mengantre di loket penukaran tiket di stasiun KA. Mesin CTM saat ini telah tersedia di 45 unit di stasiun-stasiun besar.

c. Display Informasi Sisa Tempat Duduk dan

Keberangkatan-Kedatangan Kereta Api

Layanan informasi kepada calon penumpang melalui tayangan TV LCD yang terhubung dengan jaringan internet berfungsi untuk memudahkan para calon penumpang dalam mendapatkan informasi sisa tempat duduk dan keberangkatan-kedatangan kereta api di stasiun besar dan informasi lainnya.

d. Mesin Antrian Q-Matic

Untuk ketertiban calon penumpang yang akan melakukan pembelian dan penukaran tiket di stasiun diatur dengan sistem mesin antrian yang terintegrasi dengan komputer, berbasis web sehingga semua aktivitas antrian seluruh lokasi dapat terpantau terpusat secara mudah dan cepat serta data dapat dilihat secara *real time* ataupun historikal.

In order to implement it, the Company has issued provisions stated in the Directors Decree No. KEP.U/OT.103/III/20/KA-2012 on the establishment of the team of creating and implementing Quality Management System ISO 9001:2008 on the Contact Center 121.

B. TYPES OF PROGRAM

Several ways had been tried and continuously improved in 2013 just to provide the customers with comfort through the launching of quality product services, safety product management, and complaint service.

Overall, the customers of PT KAI (Persero) consists of three groups namely passenger transportation consumers, goods transportation consumers, and asset leasees/tenants. Some of the programs that had been carried out to improve customer service are as follows:

a. *Developing the Channel of Train Ticket Purchasing*

To facilitate the consumers in obtaining tickets, we continuously develop the channel of train tickets purchasing by opening online channels through authorized agents, department stores, and other alternative channels.

b. *Providing Self Ticket Service Facility*

Prospective passengers who have made a ticket transaction through the channels in cooperation with PT KAI (Persero) and got the booking code may exchange it to the actual ticket by themselves through the Self Ticket Service (CTM) Facility and not necessary to queue in front of the ticket exchanging counter in the railway station. There has been 45 units of CTM in the main railway stations.

c. *Display of Information on Seats and*

Train Departure-Arrival.

Information service to prospective passengers through LCD TV connected to Internet uses to facilitate them in obtaining information on the seats available and train departure-arrival in the main Stations and any other information.

d. *Queueing Machine (Q-Matic)*

To put the prospective passengers who will buy and exchange the tickets in order, the Company implement a system that uses a queueing machine integrated with web-based computers, so that the whole queueing activity in all locations can be centrally monitored in easy and quick ways and can be seen both in real time and historical.

- e. Bancik
Bancik disediakan di stasiun yang tidak dilengkapi dengan lantai peron yang tinggi atau tinggi peron lebih rendah dari lantai kereta. Dengan adanya bancik, penumpang menjadi lebih mudah naik turun dari dan ke atas kereta.
- f. Charger Gratis di stasiun dan di atas KA
Untuk meningkatkan pelayanan dan memudahkan penumpang yang semakin tinggi kebutuhannya dalam menggunakan gadget, fasilitas free charge disediakan di stasiun dan di kereta. Dengan demikian berbagai aktivitas yang bersentuhan dengan alat komunikasi dan teknologi informasi dapat berjalan dengan baik.
- g. Customer Service On Station
Segala kebutuhan calon penumpang KA di stasiun, seperti informasi tentang perjalanan kereta api siap dilayani oleh petugas Customer Service On Station dengan segala keramahannya. Selain itu calon penumpang KA dapat menyampaikan keluhan ataupun masukan mengenai berbagai layanan KA.
- h. Customer Service On Train (CSOT)
Di atas KA kelas Executive Argo dan Satwa dan Kereta Api Campuran (Executive dan Bisnis) petugas Customer Service On Train siap memberikan layanan terbaik untuk kenyamanan penumpang. Segala bentuk keluhan penumpang dapat langsung ditangani dengan baik sehingga penumpang merasa nyaman. CSOT juga memiliki peranan penting saat terjadi sesuatu yang berimbang pada pemberian service recovery.
- i. Penyediaan media cetak di atas kereta
Media cetak berupa majalah 'REL' disediakan sebagai bahan bacaan di KA Eksekutif untuk menemani penumpang dalam selama perjalanan. Majalah 'REL' juga menjadi media komunikasi penyampaian informasi mengenai perkeretaapian kepada penumpang.
- j. Sahabat KAI Gathering
Sebagai bentuk apresiasi kepada pelanggan yang loyal menggunakan layanan kereta api, diadakan Sahabat KAI Gathering. Kegiatan ini tidak hanya untuk mempererat hubungan PT KAI (Persero) dengan pelanggan setia ataupun komunitas pecinta KA, namun juga sebagai wadah untuk memperoleh saran atau masukan yang membangun bagi pelayanan PT KAI (Persero) ke depannya.
- e. *Stepping*
Steppings are provided in the stations which platform are lower than the railway floor and not equipped with it. Steppings make the passengers easier to go up and down the train.
- f. *Free Charger at Station and on Train*
In order to improve the service and to facilitate the passengers who have higher need in using gadgets, the facility of free charging is provided at stations and on the train. Thus, any activities related to communication devices and information technology can go well.
- g. *Customer Service at Station*
All the needs of prospective passengers at the railway station, such as information on the train journey/trip will be readily served by Customer Service Officer at Station with all their hospitality. Besides that, the prospective train passengers may deliver their complaint or suggestions concerning any railway services.
- h. *Customer Service on Train*
In the Executive Class trains of Argo and Satwa and mixed trains (Executive and Business Classes), Customer Service on Train (CSOT) are ready to deliver best services for passengers' comfort. Any kinds of passengers' complaint can be directly handled well so that the passengers can feel the comfort. CSOT also plays an important role when something that causes service recovery granting occurs.
- i. *Printed Media on Board*
Printed media of 'REL' Magazine is provided on board as reading materials on Executive Class trains to accompany the passengers during their trip. 'REL' Magazine is also a communication media for delivering information related to railway to the passengers.
- j. *Sahabat KAI Gathering*
Sahabat KAI Gathering is held as an appreciation for loyal customers who use railway services. This activity is not only to tighten the relationship between PT KAI (Persero) and the loyal customers or railfans, but also to become an institution for obtaining suggestions or constructive inputs for PT KAI (Persero) services in the future.



Transformasi Teknologi Informasi Pelanggan *IT Transformation Toward Customer-Oriented Company*



PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengadopsi perkembangan Teknologi Informasi (TI) untuk memberikan kontribusi maksimal bagi perusahaan dalam memenangkan persaingan. Keberhasilan Perseroan melakukan perubahan strategi bisnis secara cepat dalam tiga tahun terakhir berkat dukungan pemanfaatan TI secara tepat.

Komitmen PT Kereta Api Indondesia (Persero) untuk melakukan pengembangan TI dalam mendukung strategi bisnis perusahaan terbukti dengan peningkatan alokasi dana sebanyak 7 (tujuh) kali lipat sejak tahun 2010 sampai dengan tahun 2013.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) adopts the advancement of Information Technology (IT) to provide maximum contribution for the Company to win the competition. The Company's success in appropriately changing the business strategy for the last three years is due to the support of appropriate IT utilization.

The commitment of PT Kereta Api Indondesia (Persero) is to develop IT in supporting the Company's business strategy has been proven with a sevenfold increase of fund allocation from 2010 to 2013.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) menuangkan strategi pengembangan TI dalam dokumen IT Master Plan dalam periode 5 tahun. Dokumen tersebut dilakukan update & review setiap tahun agar tetap selaras dengan strategi bisnis perusahaan. Dalam dokumen IT Master Plan 2011-2015 disebutkan bahwa peran TI bagi Perseroan adalah sebagai enabler untuk mendukung ketahanan bisnis perusahaan.

Visi, misi, dan tujuan Teknologi Informasi Perseroan dikembangkan berdasarkan visi dan misi korporat agar selaras dengan strategi pengembangan bisnis. Berikut ini visi, misi, tujuan Teknologi Informasi PT Kereta api Indonesia (Persero):

PT Kereta Api Indonesia states its strategy of IT development in the IT Master Plan document for the period of 5 years. The document is reviewed and updated every year in order to be in line with the Company's business strategy. It is stated in the IT Master Plan 2011-2015 document that the role of IT for the Company is as enabler to support the Company's business sustainability.

The vision, mission, and objectives of the Company's Information Technology are developed based on the corporate vision and mission in order to be in line with the business development strategy. The following are the vision, mission, and IT objectives of PT Kereta api Indonesia (Persero):

VISI TI
IT Vision

Menjadikan Sistem Informasi sebagai alat untuk Memenangkan Persaingan di Era Globalisasi
Making the Information System as a tool to win the competition in Globalization era

MISI TI
IT Mission

Melaksanakan dan Mengoperasikan Fasilitas Teknologi Informasi untuk Mendukung Tercapainya Tujuan Perusahaan
Implementing and operating the facility of Information technology to support the achievement of Company's goal

TUJUAN TI

Formula **PLANS** for the timely and effective implementation of the IT Project

Strengthen **DATA NETWORK** consistently with current & future requirement

Establish **IT STRATEGIC PLAN** for out source dev, computer leasing, consolidate server, etc.

Establish New **IT ORGANIZATION, IT BLUE PRINT, AND BUSINESS PROCESS**

Pengembangan TI didasarkan atas 4 Tujuan TI yang diturunkan dari Visi dan Misi, yaitu:

1. *Formulate PLANS for the timely and effective implementation of the IT Project*

Perumusan PERENCANAAN yang tepat waktu dan efektif untuk implementasi Proyek TI. Sebelum tahun 2011, implementasi Proyek TI sering kurang memberikan manfaat sesuai dengan kebutuhan perusahaan karena perencanaan yang kurang baik. Oleh karena itu, PT Kereta Api Indonesia (Persero) fokus untuk melakukan perbaikan perencanaan agar Proyek TI bisa memberikan manfaat sesuai dengan kebutuhan perusahaan.

2. *Strengthen DATA NETWORK consistently with current & future requirement*

Melakukan penguatan JARINGAN TI secara konsisten untuk memenuhi kebutuhan saat ini dan akan datang. Jaringan TI merupakan pondasi utama layanan TI sehingga menjadi salah satu fokus pengembangan TI dalam periode 2011-2015.

3. *Establish IT STRATEGIC PLAN for out source dev., computer leasing, consolidate server, etc.*

Menetapkan RENCANA STRATEGIS TI untuk melakukan outsource pengembangan aplikasi, sewa komputer, konsolidasi server, dll. Dalam IT Master Plan 2011-2015 dijelaskan bahwa arah pengembangan aplikasi dilakukan secara outsource, penggunaan komputer secara sewa, pemanfaatan konsolidasi server, dll.

4. *Establish New IT ORGANIZATION, IT BLUE PRINT AND BUSINESS PROCESS.*

Melakukan pembaharuan tata kelola TI dengan menetapkan Organisasi TI baru, Blue Print TI, dan Proses Bisnis TI.

IT Development is based on four objectives derived from the Vision and Mission, namely:

1. *Formulate PLANS for the timely and effective implementation of the IT Project.*

Formulating the in time and effective PLANS for the implementation of IT Project. Before 2011, the implementation of IT Project was not frequently so beneficial compared to the Company's need due to bad planning. Therefore, PT Kereta Api Indonesia (Persero) focuses on improving its plans so that the IT Project can make benefits according to the Company's need.

2. *Strengthen DATA NETWORK consistently with current & future requirements.*

Consistently strengthening IT Network to meet current and future requirements. IT Network is the main foundation of IT services, thus it becomes one of the focuses on IT development in the period of 2011-2015.

3. *Establish IT STRATEGIC PLAN to outsource dev., computer leasing, consolidate server, etc.*

Establishing IT STRATEGIC PLAN to outsource application development, computer leasing, to consolidate server, etc. In the IT Master Plan 2011-2015 it is directed that the application development is carried out through outsourcing, using rental computer, utilizing server consolidation, etc.

4. *Establish New IT ORGANIZATION, IT BLUE PRINT AND BUSINESS PROCESS.*

Doing improvement in IT management by establishing new IT Organization, IT Blue Print, and IT Business Process.

A. ROADMAP PENGEMBANGAN TI

Strategi TI dijabarkan menjadi *roadmap* pengembangan TI dalam dokumen IT Master Plan 2011-2015. *Roadmap* pengembangan TI periode tahun 2011 sampai dengan tahun 2015 dikelompokkan menjadi 3 horison/fase. Berikut ini *roadmap* pengembangan TI sesuai dengan dokumen IT Master Plan 2011-2015:



Roadmap pengembangan TI dibagi menjadi tiga horison sesuai gambar di atas. Berikut ini penjelasan masing-masing horison:

1. Horison I 2010-2011 Baselined Phase

Tahap pembuatan pondasi layanan TI. Fokus utama yang dilakukan adalah implementasi aplikasi-aplikasi utama seperti SAP & Ticketing System, pemberian organisasi TI, pembuatan kebijakan umum terkait TI, serta pemberian infrastruktur jaringan & Data Center.

2. Horison II 2012-2013 Main/All Application Implementation Phase

Tahap pengembangan dan implementasi seluruh layanan TI. Fokus utama pada tahap ini adalah pengembangan fitur dan layanan TI yang sudah diimplementasikan sebelumnya. Selain pada tahap ini juga dilakukan pemberian infrastruktur pendukung termasuk pelaksanaan sertifikasi ISO 27001 ISMS (Information Security Management System).

3. Horison III 2014-2015 Integration Phase

Tahap integrasi sistem layanan TI. Fokus utama pada tahap ini adalah integrasi dari beberapa layanan TI agar memberikan kualitas layanan yang lebih baik. Salah satu fokus integrasi yang dilakukan adalah implementasi Dashboard Management, Data Warehouse, & Business Intelligence.

A. ROADMAP OF IT DEVELOPMENT

IT Strategy is translated into a roadmap of IT development in the IT Master Plan 2011-2015 document. The roadmap of IT development for the period of 2011-2015 is divided into 3 horizons/phases. The following is the roadmap of IT development according to the IT Master Plan 2011-2015 document:

The road map of IT development is divided into three horizons based on the above figure. Here is the explanation of each horizon:

1. Horizon I 2010-2011 Baseline Phase

The phase of IT development service foundations. The main focus is the implementation of major applications such as SAP & Ticketing System, improvement on IT organization, arrangement of general policy related to IT, and improvement on network infrastructure & Data Center.

2. Horizon II 2012-2013 Main/All Application Implementation Phase

The phase of developing and implementing all IT services. The main focus in this phase is the development of IT features and services that have been implemented before. In addition, improvement on supporting infrastructure including the implementation of ISO 27001 ISMS (Information Security Management System) certification is carried out in this phase.

3. Horizon III 2014-2015 Integration Phase

The phase of IT service system integration. The main focus in this phase is the integration of some IT services in order to deliver better quality services. One of the focuses on the integration is implementing Dashboard Management, Data Warehouse, & Business Intelligence.

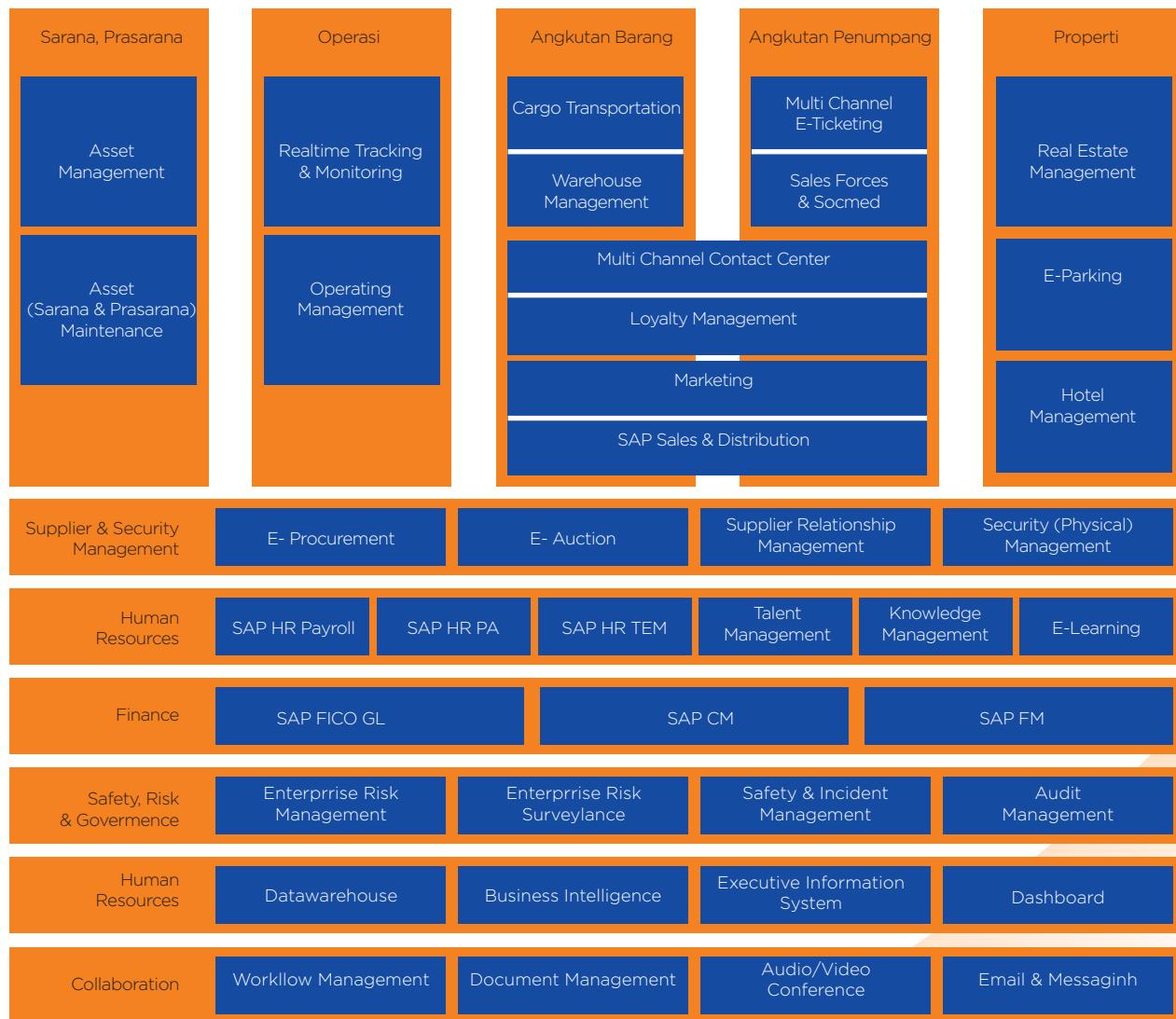
INISIATIF	PROGRAM	HORISON I 2010-2011	HORISON II 2012-2013	HORISON III 2014-2015
INITIATIVE	PROGRAM	HORISON I 2010-2011	HORISON II 2012-2013	HORISON III 2014-2015
Application	ERP	Fungsi Dasar <i>Basic Function</i>	Semua Fungsi <i>All functions</i>	Integrasi Fungsi <i>Function Integration</i>
	Non ERP	Exchange - In	Exchange - In	Integrasi <i>Integration</i>
	Audio Video	Sarana Komunikasi <i>Communication Devices</i>	Sarana Komunikasi <i>Communication Devices</i>	Sarana Keamanan Security Devices
Infrastructure	Network	Kapasitas minimal network, semua unit KAI minimal 256 Kbps <i>Minimum capacity of network, all units of KAI at least 256 Kbps</i>	Kapasitas medium network, semua unit KAI antara 512 Kbps s/d 1 Mbps <i>Medium capacity of network, all units of KAI ranging from 512 Kbps to 1 Mbps</i>	Kapasitas optimum network, semua unit KAI antara 1 s/d 2 Mbps <i>Optimum capacity of network, all units of KAI ranging from 1 to 2 Mbps</i>
	Data Center	Tier 1	Tier 1 plus	Tier 2
	Hardware	10% dari operasional people menggunakan seat <i>10% of operational people use seat management</i>	50% dari operasional people menggunakan seat management <i>50% of operational people use seat management</i>	70% dari operational people menggunakan seat management <i>70% of operational people uses seat management</i>
IT Management	DRC	Main applications	Main application + core apps	All applications
	Fokus <i>Focus</i>	Improve PMO	Improve planning	Improve compliance
	People	Co-Sourcing	Co-Sourcing	Manage services
Processes	Processes	Improve development	Improve operation	Improve operation processes
	Internal	40% (Operasional dan manajer) <i>40% (Operational and Manager)</i>	30% (Manajer dan strategis) <i>30% (Manager and strategic)</i>	20% (Strategis) <i>20% (Strategic)</i>
		60% (Development)	70% (Development and operational)	80% (development management and operational management)
Human Capital	Total	200 orang <i>200 people</i>	250 orang <i>250 people</i>	300 orang <i>300 people</i>

B. APLIKASI TI

Aplikasi pendukung proses bisnis merupakan bagian utama dari layanan TI untuk mendukung bisnis perusahaan. Berikut ini gambar dan tabel arsitektur aplikasi PT Kereta Api Indonesia (Persero):

B. IT APPLICATIONS

Business process supporting applications are main part of IT services to support the company's business. The following are figure and architectural table of applications implemented by PT Kereta Api Indonesia (Persero):



NO	APPLICATION CATEGORY	APPLICATION GROUP	APPLICATION BENEFIT
1. CORE BUSINESS APPLICATION	Sarana & Prasarana <i>Rolling Stock & Infrastructures</i>	Kelompok aplikasi untuk mengelola pencatatan nilai aset mulai dari pengadaan, perawatan, depresiasi, sampai dengan penghapusan aset. <i>Application group to manage the record of asset value from procurement, maintenance, depreciation to asset write-off.</i>	
	Operasi <i>Operation</i>	Kelompok aplikasi untuk mengelola perencanaan (planning), realisasi (realization), pengendalian dan pemantauan (control & monitor), serta evaluasi (evaluation) perjalanan kereta api. <i>Application group to manage planning, realization, control & monitoring, and evaluation on the train trip</i>	
	Angkutan barang <i>Cargo transportation</i>	Kelompok aplikasi untuk mengelola produk transportasi angkutan barang dengan menggunakan kereta api mulai dari pemasaran, manajemen konsumen, penjualan, sampai dengan layanan jasa transportasi angkutan barang. <i>Application group to manage product of cargo transportation using train from marketing, consumer management, selling to service of cargo transportation.</i>	
	Angkutan penumpang <i>Passenger transportation</i>	Kelompok aplikasi untuk mengelola produk transportasi angkutan penumpang dengan menggunakan kereta api mulai dari pemasaran, manajemen konsumen, dan penjualan. <i>Application group to manage product of passenger transportation using train from marketing, consumer management to selling.</i>	
	Properti <i>Property</i>	Kelompok aplikasi untuk mengelola aset properti milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan komersialisasi aset tersebut. <i>Application group to manage assets of PT Kereta Api Indonesia (Persero) property and the assets commercialization.</i>	
	Manajemen Pasokan & Keamanan <i>Supplier & security management</i>	Kelompok aplikasi untuk mengelola pengadaan barang dan jasa serta pengelolaan keamanan secara fisik di PT Kereta Api Indonesia (Persero). <i>Application group to manage the procurement of goods & service and manage physical security in PT Kereta Api Indonesia (Persero).</i>	
	Sumber Daya Manusia <i>Human resources</i>	Kelompok aplikasi untuk mengelola SDM PT Kereta Api Indonesia (Persero). <i>Application group to manage PT Kereta Api Indonesia (Persero) human resources.</i>	
	Keuangan <i>Finance</i>	Kelompok aplikasi untuk mengelola keuangan perusahaan. <i>Application group to manage the Company's finance.</i>	
	Keamanan, risiko, dan tata kelola <i>Safety, risk & governance</i>	Kelompok aplikasi untuk mengelola keamanan, risiko, dan tata kelola di PT Kereta Api Indonesia (Persero). <i>Application group to manage safety, risk, and governance in PT Kereta Api Indonesia (Persero)</i>	
	Analitis <i>Analytical</i>	Kelompok aplikasi untuk mendukung manajemen PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pengambilan keputusan. <i>Application group to support the management of PT Kereta Api Indonesia (Persero) in decision making</i>	
	Kolaborasi <i>Collaboration</i>	Kelompok aplikasi untuk mendukung aktivitas kantor, termasuk email, konferensi audio/video, manajemen dokumen, dan aplikasi lain. <i>Application group to support office activities including email, audio/video conference, document management, and other applications</i>	

C. PENGEMBANGAN APLIKASI 2013

Pada tahun 2013, fokus utama pengembangan aplikasi adalah sebagai berikut:

1. Pengembangan & implementasi SAP untuk kategori Support Business Application

Fokus pengembangan SAP pada tahun 2013 dilakukan untuk mendukung target besar Perseroan untuk pembuatan laporan keuangan Perseroan tahun 2014 menggunakan aplikasi SAP. PT Kereta Api Indonesia (Persero) menetapkan aplikasi SAP sebagai aplikasi utama pendukung proses bisnis perusahaan karena sistem SAP telah sesuai dengan best practice yang terbukti sukses diimplementasikan pada banyak perusahaan-perusahaan besar di seluruh dunia.

Pada tahun 2013, implementasi SAP merupakan lanjutan dari implementasi SAP yang telah dilakukan oleh Perseroan sejak tahun 2010. Pada tahun 2010, PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengimplementasikan SAP modul HR (Human Resources) dan FICO (Financial & Control). Pada tahun 2013, Perseroan melakukan implementasi modul-modul sebagai berikut:

SAP MM (Material Management) adalah modul SAP yang digunakan untuk mengelola data persediaan (inventory) barang dan logistik.

SAP PM (Plant Maintenance) adalah modul SAP yang digunakan untuk mengelola data perawatan sarana kereta, gerbong, & lokomotif.

SAP Cash Management adalah sub modul dari SAP FICO digunakan untuk mengelola arus kas masuk/keluar.

SAP Payroll adalah sub modul dari SAP HR (Human Resources) untuk mengelola data gaji karyawan.

2. Pengembangan & implementasi E-Ticketing untuk kategori Core Business Application

PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan pengembangan E-Ticketing untuk mengelola sistem tiket kereta komuter di Jabodetabek. Implementasi sistem E-Ticketing merupakan kelanjutan dari implementasi sistem RTS (Rail Ticket System). Sistem RTS (Rail Ticket System) diterapkan sejak tahun 2011 terbukti mendukung peningkatan pelayanan kereta api jarak menengah dan jauh. Penerapan RTS memberikan kemudahan penumpang dalam melakukan pembelian tiket, tempat pemesanan tiket yang sangat banyak, pemesanan tiket secara online, pemberantasan calo, dan lain sebagainya.

C. APPLICATION DEVELOPMENT IN 2013

In 2013, the main focus of applications development is as follows:

1. Development and implementation of SAP for Business Support Applications category

Development focus on SAP in 2013 is made to support the big target to prepare the Company's Financial Report 2014 using SAP application. PT Kereta Api Indonesia (Persero) decides SAP as the main application to support the Company's business process because SAP system is in line with the best practice that proves to be successful in many big companies around the world.

In 2013, the SAP implementation is the continuation of SAP implementation previously done by the Company since 2010. In 2010, PT Kereta Api Indonesia (Persero) implemented SAP for HR (Human Resources) and FICO (Financial & Control) modules. In 2013, the Company implements the following modules:

- SAP MM (Material Management) is an SAP module used to manage the data of goods inventory and logistics.
- SAP PM (Plant Maintenance) is an SAP module used to manage the data of facilities maintenance: trains, coaches, and locomotives.
- SAP Cash Management is a sub-module of SAP FICO used to manage in/out cash flow.
- SAP Payroll is a sub-module of SAP HR (Human Resources) to manage data of employee payroll.

2. Development and implementation of E-Ticketing for Core Business Application Category

PT Kereta Api Indonesia (Persero) develops E-Ticketing to manage the ticket system for commuter train in Jabodetabek. The implementation of E-Ticketing system is the continuation of RTS (Rail Ticket System) implementation. RTS (Rail Ticket System) has been implemented since 2011 and has proved supportive in improving middle and far distance railway services. The implementation of RTS facilitates the passengers in buying ticket, provides many places for ticket reservation, online ticket reservation, ticket-scalper eradication, and so on.



Suasana antrian KRL setelah implementasi E-Ticketing
Suasana antrian KRL setelah implementasi E-Ticketing

E-gate untuk akses keluar/masuk penumpang KRL
E-gate untuk akses keluar/masuk penumpang KRL

PT Kereta Api Indonesia (Persero) menerapkan sistem E-Ticketing sejak pertengahan tahun 2013. Implementasi Sistem E-Ticketing dan E-Gate sangat berpengaruh terhadap keberhasilan kegiatan penataan stasiun dan KRL Jabodetabek tahun 2013. Dengan implementasi sistem E-Ticketing dan E-Gate ini, orang yang bisa masuk stasiun dan naik KRL adalah hanya orang yang sudah mempunyai tiket sehingga saat ini stasiun bisa rapi, bersih, tidak berdesak-desakan dan tidak ada lagi penumpang yang naik di atap KRL.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) has implemented E-Ticketing system since 2013. The implementation of E-Ticketing system and E-Gate is very influential on the success in organizing Jabodetabek stations and Electric Multiple Unit (EMU) in 2013. With this implementation of E-Ticketing system and E-Gate, only those who have tickets may enter the station and get on the KRL so that the station becomes organized, clean, no crowds, and no one gets on the KRL roof..

D. DAMPAK APLIKASI TI TERHADAP BISNIS

Implementasi aplikasi TI dilakukan untuk mendukung strategi bisnis perusahaan. Manfaat yang diperoleh dengan adanya implementasi aplikasi TI dapat dilihat dari sudut pandang finansial maupun non finansial. Manfaat yang diperoleh tersebut bisa berupa manfaat yang tangible (bisa dihitung nilainya) dan ada juga manfaat *intangible* (tidak bisa dihitung secara langsung nilainya tetapi bisa dirasakan manfaatnya).

Berikut ini dampak implementasi aplikasi TI terhadap bisnis yang dilakukan pada tahun 2013:

1. Pengembangan & implementasi SAP

Pada tahun 2013, dilakukan implementasi 4 modul SAP. Berikut ini dampak yang diperoleh dari implementasi 4 modul SAP tersebut:

- SAP MM (Material Management)

SAP MM digunakan untuk mengelola data persediaan suku cadang sarana (lokomotif, kereta, gerbong, KRL, & KRD) serta suku cadang prasarana (jalan rel, dll). Sebelum dilakukan implementasi SAP MM, pengelolaan persediaan suku cadang tersebut masih belum efektif dan efisien. Nilai persediaan di PT Kereta Api Indonesia (Persero) pernah mencapai Rp500 miliar lebih pada awal tahun 2011. Nilai persediaan yang sangat besar tersebut menyebabkan beban pengelolaan suku cadang yang besar, depresiasi nilai suku cadang, serta hilangnya potensi sumber daya karena *idle*.

Dengan adanya implementasi SAP MM, pengelolaan suku cadang menjadi lebih efektif dan efisien. Nilai persediaan diperkirakan bisa turun rata-rata sekitar 20% per tahun selama periode empat tahun setelah itu diperkirakan nilai persediaan sudah stabil. Pada tahun 2017, nilai persediaan bisa mencapai angka Rp 200 miliar dari sebelumnya sebesar Rp 500 miliar. Dengan demikian Perseroan mempunyai potensi untuk memanfaatkan dana sebesar Rp 300 miliar setiap tahunnya untuk investasi lain yang menguntungkan (bukan hanya menjadi persediaan yang nilainya turun terus setiap tahun).

D. THE IMPACT OF IT APPLICATION ON BUSINESS

The implementation of IT applications is carried out to support corporate business strategy. The benefits obtained from this implementation can be seen from both financial and non-financial points of view. The benefits can be tangible (its value can be counted) and also intangible (its value can not be directly counted but the benefit can be felt).

The following are impacts of the implementation of IT applications on the business in 2013:

1. Development and implementation of SAP

In 2013, there have been 4 SAP modules implemented. Here are the impacts of implementing those 4 SAP modules:

- SAP MM (Material Management)

SAP MM is used to manage inventory data of spare parts for (locomotives, trains, coaches, electric trains, and diesel trains) and spare parts for infrastructure (railway track and others). Before implementing SAP MM, the management of spare part inventory has not been effective and efficient. The value of inventory in PT Kereta Api Indonesia (Persero) has ever reached more than IDR 500 billion in the early 2011. The great value of inventory caused much cost of spare part management, spare part value depreciation, and loss of potential resources due to idleness.

By the implementation of SAP MM, the spare part management becomes more effective and efficient. The inventory value is estimated to decline averagely about 20% per year for four years and after that the inventory value is predicted to be stable. In 2017, the inventory value can reach IDR 200 billion while previously IDR 500 billion. Therefore, the Company has potential to take advantage of fund as much as IDR 300 billion every year for other profitable investments (not just to be inventory of which value continuously declines every year).

- SAP PM (Plant Maintenance)

SAP PM digunakan untuk mengelola data perawatan sarana & prasarana. Modul ini berkaitan dengan dengan implementasi SAP MM. Dengan adanya SAP PM, maka kegiatan perencanaan & realisasi perawatan sarana & prasarana bisa sinkron dengan kegiatan pengadaan barang. Dengan demikian suku cadang yang dibeli memang benar-benar suku cadang yang akan digunakan untuk kegiatan perawatan, bukan untuk disimpan di gudang. Oleh karena itu, implementasi SAP PM mutlak diperlukan untuk mendukung keberhasilan implementasi SAP MM dalam menekan nilai persediaan di gudang.

- SAP CM (Cash Management)

SAP CM digunakan untuk mengelola uang keluar/masuk kas. Sebelum dilakukan implementas SAP CM, kemungkinan kebocoran uang keluar/masuk kas cukup tinggi karena pengelolaan belum menggunakan sistem secara penuh. Pengawasan secara manual lebih berpotensi terjadinya kebocoran. Dengan total pendapatan perusahaan per tahun yang mencapai lebih dari Rp 5 triliun, maka menekan tingkat kebocoran pendapatan sebesar 0,1% pun akan berdampak cukup besar bagi perusahaan.

- SAP Payroll

SAP Payroll digunakan untuk mengelola data penggajian pegawai. Implementasi sistem SAP Payroll ini digunakan untuk menghilangkan kesalahan penggajian pada pegawai yang kadang terjadi pada saat menggunakan sistem penggajian yang lama. Hal ini juga mampu mengurangi tingkat kebocoran karena kesalahan nominal pembayaran gaji. Implementasi sistem SAP Payroll ini juga mempunyai manfaat non finansial yaitu meningkatkan kepuasan pegawai karena penggajian yang tepat waktu dan nilainya tepat. Dengan meningkatnya kepuasan pegawai maka produktivitas mereka juga akan meningkat.

2. Pengembangan & implementasi E-Ticketing

Implementasi sistem E-Ticketing merupakan salah satu keberhasilan besar PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam melakukan implementasi aplikasi untuk mendukung transformasi bisnis perusahaan. Implementasi sistem E-Ticketing digunakan untuk mendukung program penataan stasiun di Jabodetabek. Implementasi sistem E-Ticketing tersebut dilakukan

- SAP PM (Plant Maintenance)

SAP PM is used to manage data of facility and infrastructure maintenance. This module is related to SAP MM implementation. With this SAP PM, the activities to plan and realize facility and infrastructure maintenance can be synchronized with the activities of goods procurement. Therefore, the spare parts purchased are those used for maintenance, not just to be kept in the warehouse. Thus, the implementation of SAP PM is absolutely necessary for supporting the successful SAP MM implementation in depressing the value of inventory in the warehouse.

- SAP CM (Cash Management)

SAP CM is used to manage in/out cash flow. Before implementing SAP CM, the possibility of leak of in/out cash was fairly high because the management has not used the whole system. Manual control has higher potential for the leak. With the total income per year reaching more than IDR 5 trillion, reducing the leak 0.1% of the income will highly impact the Company.

- SAP Payroll

SAP Payroll is used to manage the data of employee payroll. The implementation of SAP Payroll system is used to write off mistakes in the employee payroll which sometimes happen when using the old payroll system. It can also reduce the leak due to mistake in the salary payment nominal. The implementation of SAP Payroll has also non-financial benefits, i.e. improving the employee satisfaction due to punctual and correct salary payment. With the improved employee satisfaction, their productivity will increase as well.

2. Development and Implementation of E-Ticketing

The implementation of E-Ticketing system is one of the great success of PT Kereta Api Indonesia (Persero) in implementing applications to support corporate business transformation. The implementation of E-Ticketing system is used to support the program of station organization in Jabodetabek. The implementation of E-Ticketing system is carried out by incurring minimum cost. By using the

dengan biaya yang minim. Dengan mekanisme *revenue sharing* dengan PT. Telkom memanfaatkan Sinergi BUMN, PT. Telkom menyediakan seluruh perangkat TI (*software, hardware, & jaringan*). Skema kerja sama ini sangat menguntungkan bagi kedua belah pihak, khususnya bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang bisa langsung mendapatkan manfaat dari implementasi sistem *E-Ticketing* tanpa harus mengeluarkan biaya investasi yang besar.

Berikut ini manfaat finansial & nonfinansial yang diperoleh dengan adanya implementasi sistem *E-Ticketing*:

- Jumlah penumpang KRL naik sekitar 20% dibandingkan sebelum implementasi sistem *E-Ticketing*. Kenaikan ini disebabkan hilangnya kebocoran karena sebelum dilakukan implementasi sistem *E-Ticketing* banyak penumpang yang bisa naik kereta tanpa membeli tiket,
- Meningkatnya citra/*image* perusahaan karena pelayanan KRL yang jadi tepat waktu, lancar, dan tidak penuh sesak. Perubahan *image* ini juga merupakan dampak secara langsung dari implementasi sistem *E-Ticketing*.

mechanism of revenue sharing with PT Telkom to take advantage of SOE (BUMN) synergy, PT Telkom provides all the IT devices (software, hardware, and network). This cooperation scheme is very beneficial for both parties, especially for PT Kereta Api Indonesia (Persero) that can directly feel the benefits of implementing E-Ticketing system with no necessity to incur much cost for investment.

The following are financial and non-financial benefits that can be obtained from implementing E-Ticketing system:

- *The number of EMU passengers increases approximately 20% compared to the number before implementing E-Ticketing system. The increase thanks to the disappearance of leak. Previously, many passengers may get on the train without buying ticket.*
- *The improved image of the Company because EMU services has been punctual, smooth, and not crowded. This change of image is also the direct impact of implementing E-Ticketing system.*

E. INVESTASI TI TAHUN 2013

Berikut ini realisasi investasi TI tahun 2013:

1. Ada 2 program utama implementasi aplikasi TI yaitu

- Implementasi SAP modul MM, PM, CM, & Payroll
- Implementasi *E-Ticketing*

2. Ada 7 program utama infrastruktur TI, yaitu:

- Pembentahan jaringan TI di kantor Divre & stasiun-stasiun di Jawa
Pembentahan jaringan TI ini merupakan program lanjutan pembentahan jaringan yang sudah dimulai sejak tahun 2010. Pembentahan jaringan dilakukan untuk memperbaiki topologi dan penggantian perangkat dengan tujuan agar kinerja jaringan TI bisa meningkat dan mampu memenuhi kebutuhan.

E. IT INVESTMENT IN 2013

The following are the realization of IT investment in 2013:

1. There are 2 main programs for implementing IT applications, namely:

- SAP implementation for MM, PM, CM, and Payroll modules
- *E-Ticketing implementation*

2. There are 7main programs for IT infrastructure, namely:

- Improvement of IT Network in Regional Division (Divre) Offices and Stations in Java
This improvement of IT network is a continuing program of network improvement that has been commenced since 2010. Improvement of IT network is carried out to improve the topology and device replacement in order that the performance of IT network can improve and meet the requirements.

- Implementasi Virtualisasi Server & SAN (Storage Area Network)
Implementasi Virtualisasi Server & SAN dilakukan untuk menggantikan server yang lama di Data Center. Dengan memanfaatkan teknologi Virtualisasi Server & SAN maka efisiensi, efektivitas, serta kualitas layanan TI bisa ditingkatkan secara signifikan.
- Pengembangan Data Center
Pengembangan Data Center dilakukan untuk pemberian lanjutan Data Center sesuai dengan roadmap pengembangan Data Center yang tercantum pada dokumen IT Master Plan 2011-2015.
- Peningkatan Kapasitas Genset Data Center
Peningkatan kapasitas genset Data Center untuk memenuhi kebutuhan daya Data Center yang terus meningkat setiap tahunnya.
- Pembelian UTM (Unified Threat Management)
Pembelian perangkat UTM untuk meningkatkan keamanan informasi sesuai dengan standar ISO 27001:2005 tentang ISMS (Information Security Management System).
- Sewa MPLS
Sewa jaringan MPLS untuk menghubungkan seluruh wilayah operasional Perseroan.
- Seat Management
Pengadaan perangkat komputer dengan mekanisme seat management untuk mempermudah pengelolaan komputer dan menekan biaya pembelian komputer.

3. Realisasi Anggaran meliputi:

- CAPEX sebesar Rp 43,6 miliar
- OPEX sebesar Rp 36,9 miliar

- *Implementation of Server Virtualization & SAN (Storage Area Network)*
Implementation of server virtualization & SAN is carried out to replace old servers in Data Center. By taking advantage of the server virtualization & SAN technology, the efficiency, effectiveness, and quality of IT services can be improved significantly.
- *Development of Data Center*
Development of Data Center is carried out for further improvement of Data Center in accordance to the roadmap of Data Center development stated in the IT Master Plan 2011-2015 document.
- *Increasing the Capacity of Electricity Power Generator for Data Center*
Increasing the capacity of electric power generator for Data Center is carried out to meet the requirements of power for Data Center that continuously increases every year.
- *Purchasing UTM (Unified Threat Management), UTM devices are purchased to enhance the security of information in accordance with ISO 27001:2005 standard concerning ISMS (Information Security Management System).*
- *Leasing MPLS*
Leasing MPLS network is carried out to connect all the Company's operational areas.
- *Seat Management*
The procurement of computer sets by mechanism of seat management makes the computer management easier and decreases the purchasing cost of computer.

3. Budget Realization includes:

- CAPEX as much as IDR 43.6 billion
- OPEX as much as IDR 36.9 billion

**Analisis Dan Pembahasan
Manajemen**

*Analysis and Managerial
Discussion*

**Laporan Anak Perusahaan
Subsidiaries Report**

**Prospek Usaha dan
Strategi Perusahaan**

*Business Prospects and
Corporate Strategy*

**Tinjauan Keuangan
Financial Review**

**Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance**

**Laporan Bisnis
Pendukung**

*Supporting Business
Report*



LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENT

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK/
AND ITS SUBSIDIARIES**

LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
DAN INFORMASI TAMBAHAN/
*CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
AND SUPPLEMENTARY INFORMATION*

UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
31 DESEMBER 2013 DAN 2012/
FOR THE YEARS ENDED DECEMBER 31, 2013 AND 2012

DAN LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN/
AND INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT

Nomor / Number : 025/LAI-KAI/II/14
Tanggal / Date : 21 Februari / February 21, 2014

KANTOR PUSAT JAKARTA

Wisma Staco, 3rd Floor, Suite D, Jl. Casablanca Kav. 1B, Jakarta 12870, Indonesia
Telp.: +62 21 831 7046 - 48, 8370 1104. Fax.: +62 21 831 7050. Email: hlbjakarta@hadori.co.id

HLB Hadori Sugiarto Adi & Rekan is a member of **HLB** International A world-wide organization of accounting firms and business advisers



**SURAT PERNYATAAN DIREKSI
TENTANG
TANGGUNG JAWAB ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
UNTUK TAHUN YANG BERAKHIR PADA TANGGAL 31 DESEMBER 2013**

Kami yang bertanda tangan dibawah ini:

1. Nama : IGNASIUS JONAN
Alamat Kantor : Jl. Perintis Kemerdekaan No.1, Bandung
Alamat domisili, sesuai KTP : Jl. Brawijaya III No. 87 Cipete Kebayoran Baru, Jakarta Selatan
Nomor Telepon : -
Jabatan : Direktur Utama

Nama : KURNIADI ATMOSASMITO
Alamat Kantor : Jl. Perintis Kemerdekaan No.1, Bandung
Alamat domisili, sesuai KTP : Taman Meruya Ilir Blok H-7/16, Jakarta Barat
Nomor Telepon : 021 - 5851087
Jabatan : Direktur Keuangan

Menyatakan bahwa :

1. Bertanggung jawab atas penyusunan dan penyajian Laporan Keuangan Perusahaan.
2. Laporan Keuangan Perusahaan telah disusun dan disajikan sesuai dengan Prinsip Akuntansi yang berlaku Umum di Indonesia.
3. Semua informasi dalam Laporan Keuangan Perusahaan telah dimuat secara lengkap dan benar.
4. Laporan Keuangan Perusahaan tidak mengandung informasi atau fakta material yang tidak benar, dan tidak menghilangkan informasi atau fakta material.
5. Bertanggung jawab atas sistem pengendalian intern dalam perusahaan.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

Bandung, 21 Februari 2014

Direktur Utama

IGNASIUS JONAN
NIPP. 63621

Direktur Keuangan

4ABF5ABF658701943
6000 DJP

KURNIADI ATMOSASMITO
NIPP. 90022

D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
N	KW	KB	KR	KC	KF	KP	

DAFTAR ISI	Halaman / Page	TABLE OF CONTENTS
Laporan Auditor Independen	1 - 2	Independent Auditors' Report
Neraca Konsolidasian	4 - 5	Consolidated Financial Statements
Laporan Laba Rugi Konsolidasian	6	Consolidated Statements of Income
Laporan Perubahan Ekuitas Konsolidasian	7	Consolidated Statements of Changes in Equity
Laporan Arus Kas Konsolidasian	8	Consolidated Statements of Cash Flows
Catatan atas Laporan Keuangan Konsolidasian	10	Notes to Consolidated Financial Statements
Informasi Tambahan Laporan Keuangan - Entitas Induk	140 - 144	Supplementary Information Financial Statements - Parent Entity

LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN

INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT



Nomor : 025/LAI-KAI/II/14

No. 025/LAI-KAI/II/14

LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN

INDEPENDENT AUDITORS' REPORT

Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi
PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

*The Shareholders, Board of Commissioners
and Directors
PT. Kereta Api Indonesia (Persero)*

Kami telah mengaudit laporan posisi keuangan (neraca) konsolidasian PT Kereta Api Indonesia (Persero) ("Perusahaan") dan Entitas Anak tanggal 31 Desember 2013 dan 2012, serta laporan laba rugi komprehensif konsolidasian, laporan perubahan ekuitas konsolidasian dan laporan arus kas konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal-tanggal tersebut. Laporan keuangan konsolidasian adalah tanggung jawab manajemen Perusahaan. Tanggung jawab kami terletak pada pernyataan pendapat atas laporan keuangan konsolidasian berdasarkan audit kami.

We have audited the accompanying consolidated statements of financial position (balance sheet) of PT Kereta Api Indonesia (Persero) (the "Company") and its Subsidiaries as of December 31, 2013 and 2012, and the related consolidated statements of comprehensive income, consolidated statements of changes in shareholders' equity, and consolidated statements of cash flows for the years then ended. These consolidated financial statements are the responsibility of the Company's management. Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audits.

Kami melaksanakan audit berdasarkan standar auditing yang ditetapkan Institut Akuntan Publik Indonesia dan Standar Pemeriksaan Keuangan Negara yang diterbitkan Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia (BPK RI). Standar tersebut mengharuskan kami merencanakan dan melaksanakan audit agar memperoleh keyakinan memadai bahwa laporan keuangan konsolidasian bebas dari salah saji material. Suatu audit meliputi pemeriksaan, atas dasar pengujian, bukti-bukti yang mendukung jumlah-jumlah dan pengungkapan dalam laporan keuangan konsolidasian. Audit juga meliputi penilaian atas prinsip akuntansi yang digunakan dan estimasi signifikan yang dibuat oleh manajemen, serta penilaian terhadap penyajian laporan keuangan secara keseluruhan. Kami yakin bahwa audit kami memberikan dasar memadai untuk menyatakan pendapat.

We conducted our audits in accordance with auditing standards established by Indonesian Institute of Certified Public Accountants and State Financial Auditing Standards issued by the Supreme Audit Board of the Republic of Indonesia (BPK RI). Those standards require that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the financial statements are free of material misstatements. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall the consolidated financial statements presentation. We believe that our audits provide a reasonable basis for opinion.

KANTOR PUSAT JAKARTA

Wisma Staco, 3rd Floor, Suite D, Jl. Casablanca Kav. 18, Jakarta 12870, Indonesia
Tel. +62 21 831 7046 - 49, 8370 1104, Fax. +62 21 831 7050 Email: hlbjakarta@hadori.co.id

Nomor Izin Usaha KAP : KEP-II6/KM.I/2009

Hadori Sugiarto Adi & Rekan is a member of HLB International. A world-wide organization of accounting firms and business advisers

HLB

Hadori Sugiarto Adi & Rekan

Certified Public Accountants

Nomor: 025/LAI-KAI/II/14

No. 025/LAI-KAI/II/14

Menurut pendapat kami, laporan keuangan konsolidasian yang kami sebut di atas menyajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, posisi keuangan konsolidasian PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan Entitas Anak tanggal 31 Desember 2013, dan 2012, dan hasil usaha, perubahan ekuitas serta laporan arus kas konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal-tanggal tersebut sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia.

Audit kami laksanakan dengan tujuan untuk menyatakan pendapat atas laporan keuangan konsolidasian pokok secara keseluruhan. Laporan keuangan Induk Perusahaan terlampir disajikan untuk tujuan analisis tambahan terhadap laporan keuangan konsolidasian pokok dan bukan merupakan bagian laporan keuangan konsolidasian pokok yang diharuskan menurut standar akuntansi keuangan di Indonesia. Laporan Keuangan induk perusahaan tersebut telah menjadi obyek prosedur audit yang kami terapkan dalam audit atas laporan keuangan konsolidasian pokok, dan menurut pendapat kami, disajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, berkaitan dengan laporan keuangan konsolidasian pokok secara keseluruhan.

Kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern, kami sampaikan secara terpisah kepada manajemen dengan laporan kami No. 025B/LK-UU/KAI/II/14 dan No. 025C/LK-PI/KAI/II/14, tanggal 21 Februari 2014.

In our opinion, the consolidated financial statements referred to above present fairly, in all material respects, the consolidated financial positions of PT Kereta Api Indonesia (Persero) and its Subsidiaries as of December 31, 2013 and 2012, and the results of their operations, changes in equity and their consolidated cash flows for the years then ended, in conformity with Indonesian Financial Accounting Standards.

Our audits were conducted for the purpose of forming an opinion on the basic consolidated financial statements taken as a whole. The attached Parent Company's Financial Statements is presented for the purpose of additional analysis and is not a required part of the basic consolidated financial statements in accordance with Indonesian Financial Accounting Standard. Such supplementary information has been subjected to our auditing procedures applied in the audit of the basic consolidated financial statements, and in our opinion, is presented fairly, in all material respects, in relation to the basic consolidated financial statements taken as a whole.

Compliance to laws and regulations and internal control, we submit separately to the management with our report No. 025B/LK-UU/KAI/II/1 and No. 025C/LK-PI/KAI/II/14, dated March 21, 2014.

Drs. Theodorus Hirijanto, Ak, CA, CPA
Izin Akuntan Publik/Public Accountant License AP. 0306

21 Februari 2014/February 21, 2014

NOTICE TO READERS

The accompanying consolidated financial statements are not intended to present the financial position and the results of operations changes in equity and cash flows in accordance with accounting principles and practices generally accepted in countries and jurisdictions other than those in Indonesia. The standards, procedures and practices to audit such consolidated financial statements are those generally accepted and applied in Indonesia.

LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

	2013	Catatan/ Notes	2012	
ASET				
ASET LANCAR				
Kas dan Setara Kas	1.836.572.296.005	5b,5g,5s,7	1.095.851.208.214	Cash and cash equivalent
Investasi Jangka Pendek	-	8	-	Short-term investment
Piutang Usaha (setelah dikurangi penyisihan piutang rugu-ragu sebesar Rp.7.254.955.532 tahun 2013 dan Rp.Rp.4.761.217.274 tahun 2012)	361.708.039.081	5f,5h,9	247.396.848.651	Trade receivables (net of allowance for doubtful accounts of Rp.7.254.955.532 in 2013 and Rp.4.761.217.274 in 2012)
Piutang Lain-Lain (setelah dikurangi penyisihan piutang rugu-ragu sebesar Rp.285.146.999.378 tahun 2013 dan Rp.183.759.065.307 tahun 2012)	140.818.671.072	10	47.678.911.965	Other receivables (net of allowance for doubtful accounts of Rp.285.146.999.378 in 2013 and Rp.183.759.065.307 in 2012)
Persediaan	638.527.404.893	5i,11	692.500.147.012	Inventories
Pendapatan Yang Masih Akan				
Diterima	249.168.021.777	12	142.623.598.932	Accrued income
Uang Muka	33.502.702.419	13	136.136.662.428	Advances
Pajak Dibayar Dimuka	162.794.534.953	14a	42.465.344.168	Prepaid taxes
Aset Lancar Lainnya	714.791.935.993	15	136.160.856.148	Other current assets
Jumlah Aset Lancar	4.137.883.606.193		2.540.813.577.519	Total current assets
ASET TIDAK LANCAR				
Aset Pajak Tangguhan	168.414.027.095	5p,6c,14e	198.455.220.454	NON-CURRENT ASSETS Deferred tax assets
Aset Tetap (setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp.2.893.956.078.521 tahun 2013 dan Rp.2.609.996.505.224 tahun 2012)	10.312.016.612.487	5j,5m,6a,16	5.968.032.440.222	Fixed assets (net of accumulated depreciation of Rp.2.893.956.078.521 in 2013 and Rp.2.609.996.505.224 in 2012)
Properti Investasi	3.492.042.001	5k,17	945.283.762	Investment properties
Aset Lain-lain:				Other assets:
Aset Dalam Pelaksanaan	24.745.291.538	5l,18	-	Construction In Progress
Persediaan Scrap - Bersih	5.253.973.492	19	6.109.939.010	Net - Scrap inventory
Beban Ditangguhkan - Bersih	1.920.360.812	5n,20	3.779.570.085	Net - Deferred charges
Aset Tak Berwujud - Bersih	21.501.854.895	5o,21	4.496.899.598	Net - Intangible assets
Hak Pengoperasian Aset				Net - Infrastructure assets
Prasarana - Bersih	491.884.943.674	22	180.760.918.916	operating rights
Kerjasama Operasi	26.224.690.033	5o,23	5.635.179.660	Joint operation
Dana Pensiun Swakelola	60.317.955.206	24a	51.560.166.018	Self-managed pension fund
Lain-lain	5.115.409.961	25	472.837.170	Others
Jumlah Aset Lain-lain	636.964.479.610		252.815.510.457	Total other assets
Jumlah Aset Tidak Lancar	11.120.887.161.194		6.420.248.454.895	Total non-current assets
JUMLAH ASET	15.258.770.767.387		8.961.062.032.414	TOTAL ASSETS

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements

	2013	Catatan/ Notes	2012	
LIABILITAS DAN EKUITAS				LIABILITY AND EQUITY
LIABILITAS				LIABILITY
LIABILITAS LANCAR				CURRENT LIABILITIES
Pinjaman Jangka Pendek	1.640.532.765.030	5h,26	749.013.330.026	Short-term loans
Utang Usaha	1.021.461.402.034	5q,27	739.095.511.661	Trade payables
Biaya Yang Masih Harus Dibayar	704.864.548.295	28	109.916.317.084	Accrued expenses
Utang Pajak	561.717.028.514	14b	222.903.969.068	Taxes payable
Pendapatan Diterima Dimuka	311.545.865.042	29	207.988.430.588	Unearned revenues
Liabilitas Lancar Lainnya	18.412.719.129	30	147.737.736.744	Other current liabilities
Jumlah Liabilitas Lancar	<u>4.258.534.328.044</u>		<u>2.176.655.295.172</u>	Total current liabilities
LIABILITAS TIDAK LANCAR				NON-CURRENT LIABILITIES
Liabilitas Imbalan Pasca Kerja	88.845.595.808	5r,6b,31	83.923.881.469	Post-employment benefit obligation
Utang Iuran Pensiun Sekaligus	496.263.202.000	32	575.763.202.000	Lump sum pension contribution liability
Utang Iuran Pensiun Swakelola	60.317.955.206	24b	51.560.166.018	Self-managed pension fund contribution liability
Pinjaman Jangka Panjang	4.232.558.972.136	5h,33	749.746.442.333	Long-term loans
Jumlah Liabilitas Tidak Lancar	<u>4.877.985.725.150</u>		<u>1.460.993.691.819</u>	Total non-current liabilities
Jumlah Liabilitas	<u>9.136.520.053.194</u>		<u>3.637.648.986.991</u>	Total liability
EKUITAS				EQUITY
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada Pemilik - Entitas Induk				Equity attributable to owners of the company - parent entity
Modal Saham	3.296.547.000.000	34	3.296.547.000.000	Capital stock
(Modal dasar 3.500.000 saham, nominal Rp.1.000.000 per saham. Ditempatkan dan disetor penuh 3.296.547 saham)				(Authorized 3.500.000 shares, par Rp.1.000.000 per share. Issued and fully paid 3.296.547 shares)
Bantuan Pemerintah Yang Belum				
Ditentukan Statusnya	1.197.801.340.845	35	951.193.264.935	Government equity participation
Selisih Likuidasi	968.134.948	36	968.134.948	Difference liquidation
Saldo Laba:				Retained earnings:
Cadangan Umum	4.747.279.983		4.747.279.983	General reserve
Saldo Laba Yang Dicadangkan	669.202.921.083		669.202.921.083	Appropriated
Saldo Laba Yang Belum Dicadangkan	<u>849.965.500.212</u>		<u>357.570.908.794</u>	Unappropriated
Jumlah Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada Pemilik - Entitas Induk	6.019.232.177.071		5.280.229.509.743	Total equity attributable to owners of the company - parent entity
Kepentingan Non Pengendali	103.018.537.122	3,37	43.183.535.680	Non controlling interest
Jumlah Ekuitas	<u>6.122.250.714.193</u>		<u>5.323.413.045.422</u>	Total equity
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS	<u>15.258.770.767.387</u>		<u>8.961.062.032.414</u>	TOTAL LIABILITY AND EQUITY

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements

	2013	Catatan/ Notes	2012	
PENDAPATAN	8.600.972.177.428	2b,5t,38	6.966.237.422.231	REVENUE
BEBAN POKOK PENDAPATAN	5.920.554.312.764	5t,39	5.024.796.214.066	COST OF REVENUES
Laba Kotor	<u>2.680.417.864.664</u>		<u>1.941.441.208.165</u>	Gross Profit
BEBAN USAHA		5t,40		OPERATING EXPENSES
Beban Penjualan	74.507.893.606		4.665.755.062	Selling expense
Beban Umum dan Administrasi	1.545.795.948.824		1.239.136.327.998	General and administration expense
Jumlah beban usaha	<u>1.620.303.842.431</u>		<u>1.243.802.083.060</u>	Total operating expenses
Laba Usaha	<u>1.060.114.022.233</u>		<u>697.639.125.105</u>	Operating Income
PENDAPATAN (BEBAN) LAIN-LAIN		5t,41		OTHER INCOME (EXPENSE)
Pendapatan Bunga	37.244.788.991		20.880.701.332	Interest income
Beban Bunga Pinjaman	(308.198.767.713)		(71.468.080.476)	Interest expense
Selisih Kurs	(37.386.342.090)		7.305.341.525	Foreign exchange
Lain-lain - Bersih	37.532.688.046		(58.452.810.716)	Net - others expense
Jumlah pendapatan (beban) lain-lain	<u>(270.807.632.765)</u>		<u>(101.734.848.335)</u>	Total other income (expense)
Laba Sebelum Pajak Penghasilan	<u>789.306.389.468</u>		<u>595.904.276.770</u>	Profit Before Income Tax
MANFAAT (BEBAN) PAJAK PENGHASILAN		5p,14c		BENEFIT (EXPENSE) INCOME TAX
Pajak Kini	(198.548.359.661)		(173.209.455.228)	Current tax
Pajak Tangguhan	(30.041.193.359)		2.410.021.348	Deferred tax
Jumlah Manfaat (Beban) Pajak Penghasilan	<u>(228.589.553.020)</u>		<u>(170.799.433.880)</u>	Total benefit (expense) income tax
LABA BERSIH TAHUN BERJALAN	<u>560.716.836.448</u>		<u>425.104.842.890</u>	NET INCOME FOR THE YEAR
Pendapatan Komprehensif Lain	-		-	Other comprehensive income
Jumlah Pendapatan Komprehensif	<u>560.716.836.448</u>		<u>425.104.842.890</u>	Total comprehensive income
Laba Yang Dapat Diatribusikan Kepada				Net income attributable to owner of the
Pemilik Entitas Induk	560.401.862.928		425.567.786.492	Parent Entity
Kepentingan Non Pengendali	314.973.520		(462.943.601)	Non Controlling Interest
Laba Bersih Tahun Berjalan	<u>560.716.836.448</u>		<u>425.104.842.890</u>	Current Year Net-Income
Jumlah Laba Komprehensif Yang Dapat Diatribusikan Kepada				Total comprehensif income attributable to
Pemilik Entitas Induk	560.401.862.928		425.567.786.492	Owner of the Parent Entity
Kepentingan Non Pengendali	314.973.520		(462.943.601)	Non Controlling Interest
Jumlah Laba Komprehensif	<u>560.716.836.448</u>		<u>425.104.842.890</u>	Total Comprehensive Income
Laba Per Saham - Dasar	<u>169.996,62</u>		<u>155.004,66</u>	Earning Per Share - Basic

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS KONSOLIDASIAN
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2013 DAN 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY
FOR THE YEARS ENDED DECEMBER 31, 2013 AND 2012
(Amounts are expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Barisan Pemerintah		Saldo Laba/		E ذات yang dapat		Kepentingan Non	
Modal Dilemparkan dan Distor Penulis	Ditemukan Statusnya/ Government Equity	Selisih Likuidasi/ Liquidating Differences	Cadangan Umum/ General Reserve	Dicabutkan/ Appropriated	Bekas Didicangkalkan/ Un-Appropriated	Pemilik/ attributable to owners of the company	Pengendali/ Not controlling interest
						Jumlah Earnings/ Total Equity	
2.470.000.000.000	826.546.294.645	968.134.948	4.747.279.963	468.304.367.743	133.862.095.525	3.904.428.172.444	43.767.121.457 3.948.195.294.301
							Balance at December 31, 2011
Saldo 31 Desember 2011							
Capitalisasi	-	-	-	-	-	-	-
Saluran Modal dan BPnBDS	826.547.000.000	(826.546.294.645)	-	-	200.858.553.340	(200.858.553.340)	-
Penambahan BPnBDS	-	951.193.264.935	-	-	-	(705.354)	-
Program PI&SL	-	-	-	-	-	(1.009.540.469)	-
Dividend untuk Non Pengendali	-	-	-	-	-	-	(1.009.540.469)
Koreksi saldo laba entitas anak	-	-	-	-	-	(2.177.132)	(68.524.518)
Koreksi saldo Non Pengendali	-	-	-	-	-	-	(2.177.132)
Laba Periode Bergantian	-	-	-	-	-	52.003.073	(114.586)
							(2.291.116)
							Non-controlling interest balance correction
							Current year net - income
Saldo 31 Desember 2012	3.296.547.000.000	951.193.264.935	968.134.948	4.747.279.963	669.202.521.083	351.510.908.794	5.280.229.509.743 43.183.535.680 5.323.413.045.472
							Balance at December 31, 2012
Saluran Modal Entitas Anak	-	-	-	-	-	-	-
Penambahan BPnBDS	-	246.608.075.910	-	-	-	246.608.075.910	-
Program PI&SL	-	-	-	-	-	-	-
Dividend untuk Non Pengendali	-	-	-	-	-	-	(75.972.078)
Dividend untuk Pemegang Saham	-	-	-	-	-	(67.557.000.010)	(75.972.078)
Koreksi saldo laba entitas anak	-	-	-	-	-	(369.380.744)	(67.557.000.010)
Koreksi saldo laba Non Pengendali	-	-	-	-	-	(80.890.756)	(369.380.744)
Laba Periode Bergantian	-	-	-	-	-	560.401.862.928	(80.890.756)
							Non-controlling interest balance correction
Saldo 31 Desember 2013	3.296.547.000.000	1.197.861.346.845	968.134.948	4.747.279.963	669.202.521.083	849.965.500.212	6.019.232.177.071 102.018.531.122 6.122.250.714.193
							Balance at December 31, 2013

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements

	2013	2012	
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI			CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES
Pendapatan dari pelanggan	8.597.985.189.037	7.068.183.369.502	Cash receipts from customers
Pembayaran kas kepada pemasok dan karyawan	<u>(6.540.292.755.218)</u>	<u>(5.590.978.968.194)</u>	Cash paid to suppliers and employees
Kas dihasilkan dari operasi	2.057.692.433.819	1.477.204.401.308	Cash generated from operations
Pembayaran bunga dan beban bunga	(308.198.767.713)	(71.468.080.476)	Interest and financial charges paid
Pembayaran pajak penghasilan	<u>(228.589.553.020)</u>	<u>(170.799.433.880)</u>	Income taxes paid
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi	1.520.904.113.085	1.234.936.886.952	Net Cash Provided from Operating
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI			CASH FLOWS FROM INVESTING
Aset Tetap	(4.627.943.745.477)	(2.288.418.631.124)	Acquisition of fixed assets
Hak Pengelolaan Aset Prasarana	(310.075.591.882)	(192.010.755.006)	Infrastructure assets operating rights
Investasi Properti	(2.546.758.239)	294.269.017	Property investments
Uang Muka Pembelian Aset	(114.398.346.363)	(131.252.247.412)	Advance payments for Assets
Aset Dalam Pelaksanaan	(24.745.291.538)	66.714.368.157	Construction in progress
Kerjasama Operasi	(20.589.510.373)	(4.570.900.923)	Joint operation
Aset Tak Berwujud	(17.004.955.297)	(4.496.899.598)	Intangible assets
Beban Ditangguhkan	1.859.209.274	(2.506.062.535)	Deferred expense
Dana Pensiun Swakelola	(8.757.789.188)	(903.743.834)	Self-managed pension fund
Penerimaan Bunga	37.244.788.991	20.880.701.332	Proceeds of interests
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi	(5.086.957.990.092)	(2.536.269.901.926)	Net Cash Used in Investing Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN			CASH FLOWS FROM FINANCING
Pinjaman Jangka Pendek	891.519.435.004	330.806.394.108	Proceeds of short-term loan
Pinjaman Jangka Panjang	3.482.812.529.803	649.031.642.333	Proceeds of long-term loan
Setoran Modal Pemerintah	-	826.547.000.000	Government equity participation addition
Program PKBL	-	-	PKBL programs
Pembayaran dividen	(67.557.000.010)	-	Dividends paid to shareholders
Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan	4.306.774.964.798	1.806.385.036.441	Net Cash Provide from (Used in) Financing Activities
Kenaikan bersih kas dan setara kas	740.721.087.791	505.052.021.466	Net increase in cash and cash equivalents
Kas dan setara kas pada awal periode	1.095.851.208.214	590.799.186.748	Cash and cash equivalents at beginning year
Kas dan setara kas pada akhir periode	1.836.572.296.005	1.095.851.208.214	Cash and cash equivalents at end of the

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements

	2013	2012	
ASET			ASSETS
ASET LANCAR			CURRENT ASSETS
Kas dan Setara Kas	1.278.327.855.868	788.491.661.440	Cash and cash equivalent
Investasi Jangka Pendek	-	-	Short-term investment
Piutang Usaha (setelah dikurangi penyisihan piutang rugi-rugi sebesar Rp.6.610.391.622 tahun 2013 dan Rp.4.269.389.189 tahun 2012)	448.371.063.643	421.515.203.802	Trade receivable (net allowance for doubtful accounts of Rp.6.610.391.622 in 2013 and Rp.4.269.389.189 in 2012)
Piutang Lain-Lain (setelah dikurangi penyisihan piutang rugi-rugi sebesar Rp.285.146.999.378 tahun 2013 dan Rp.183.759.065.307 tahun 2012)	136.966.232.814	42.823.845.724	Other receivable (net of allowance for doubtful accounts of Rp.285.146.999.378 in 2013 and Rp.183.759.065.307 in 2012)
Persediaan	638.527.404.893	692.500.147.012	Inventories
Pendapatan Yang Masih Harus Diterima	248.729.512.279	5.548.689.242	Accrued income
Uang Muka	11.838.802.256	132.231.752.288	Advances
Pajak Dibayar Dimuka	157.618.640.352	40.617.171.616	Prepaid taxes
Aset Lancar Lainnya	697.522.913.982	118.277.525.607	Other current assets
Jumlah Aset Lancar	3.617.902.426.087	2.242.005.996.730	Total current assets
ASET TIDAK LANCAR			NON CURRENT ASSETS
Penyertaan Pada Entitas Anak	458.637.000.000	369.237.000.000	Investments in subsidiaries
Aset Pajak Tangguhan	157.879.892.133	188.036.743.739	Deferred tax assets
Aset Tetap (setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp.2.843.785.561.661 tahun 2013 dan Rp.2.585.291.812.671 tahun 2012)	9.769.473.337.316	5.675.721.837.234	Fixed assets (net accumulated depreciation of Rp.2.843.785.561.661 in 2013 and Rp.2.585.291.812.671 in 2012)
Investasi Properti	698.366.978	945.283.762	Property investments
Aset Lain-Lain:			Other assets:
Aset Dalam Pelaksanaan	24.745.291.538	-	Construction In Progress
Persediaan Scrap - Bersih	5.253.973.492	6.109.939.010	Net - Scrap inventories
Beban Ditangguhkan - Bersih	-	-	Net - Deferred charges
Aset Tak Berwujud - Bersih	-	4.496.899.598	Net - Intangible Assets
Hak Pengoperasian Aset Prasarana - Bersih	513.386.798.569	180.760.918.916	Net - Infrastructure assets operating rights
Dana Pensiun Swakelola	60.317.955.206	51.560.166.018	Self-managed pension fund
Lain-lain	500	85.069.170	Others
Jumlah Aset Lancar	10.990.392.615.731	6.476.953.857.446	Total non current assets
JUMLAH ASET	14.608.295.041.818	8.718.959.854.177	TOTAL ASSETS

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS For the years
 ended December 31, 2013 and 2012
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2013	2012	
LIABILITAS DAN EKUITAS			
LIABILITAS			LIABILITY AND EQUITY
LIABILITAS LANCAR			LIABILITIES
Pinjaman Jangka Pendek	1.593.966.745.833	729.819.240.968	Short-term loans
Utang Usaha	1.152.144.053.011	738.426.378.211	Trade payables
Biaya Yang Masih Harus Dibayar	635.486.968.082	77.854.792.125	Accrued Expenses
Utang Pajak	511.098.836.679	209.745.500.691	Taxes payable
Pendapatan Diterima Dimuka	280.779.787.913	207.050.522.432	Unearned revenues
Utang Lancar Lainnya	15.866.025.804	146.760.288.987	Other current liabilities
Jumlah Liabilitas Lancar	<u>4.189.342.417.322</u>	<u>2.109.656.723.414</u>	Total current liabilities
LIABILITAS TIDAK LANCAR			NON CURRENT LIABILITIES
Liabilitas Imbalan Pasca Kerja	82.167.423.000	78.840.969.000	Post-employment benefit obligations
Utang Iuran Pensiun Sekaligus	496.263.202.000	575.763.202.000	Lump sum pension contribution liability
Utang Iuran Pensiun Swakelola	60.317.955.206	51.560.166.018	Self-managed pension fund contribution liability
Pinjaman Jangka Panjang	4.051.152.302.862	724.133.095.862	Long-term loans
Jumlah Liabilitas Tidak Lancar	<u>4.689.900.883.068</u>	<u>1.430.297.432.880</u>	Total non current liabilities
JUMLAH LIABILITAS	<u>8.879.243.300.390</u>	<u>3.539.954.156.294</u>	TOTAL LIABILITIES
EKUITAS			EQUITY
Modal Saham	3.296.547.000.000	3.296.547.000.000	Capital stock (Authorized 3.500.000 shares, par Rp.1.000.000 per share. Issued and fully paid 3.296.547 shares)
(Modal dasar 3.500.000 saham, nominal Rp.1.000.000 per saham. Ditempatkan dan disetor penuh 3.296.547 saham)			
Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan			Government equity participation
Statusnya	1.197.801.340.845	951.193.264.935	Difference liquidation
Selisih Likuidasi	968.134.948	968.134.948	Retained earnings:
Saldo Laba:			General reserve
Cadangan Umum	4.747.279.983	4.747.279.983	Appropriated
Saldo Laba Yang Dicadangkan	669.202.921.083	669.202.921.083	Unappropriated
Saldo Laba Yang Belum Dicadangkan	559.785.064.569	256.347.096.933	
JUMLAH EKUITAS	<u>5.729.051.741.428</u>	<u>5.179.005.697.882</u>	TOTAL EQUITY
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS	<u>14.608.295.041.818</u>	<u>8.718.959.854.177</u>	TOTAL LIABILITY AND EQUITY

	2013	2012	
PENDAPATAN	7.128.922.754.953	6.323.313.540.373	REVENUE
BEBAN POKOK PENDAPATAN	4.890.199.163.142	4.531.506.158.336	COST OF REVENUES
Laba Kotor	<u>2.238.723.591.811</u>	<u>1.791.807.382.036</u>	Gross profit
BEBAN USAHA			OPERATING EXPENSES
Beban Umum dan Administrasi	1.413.913.183.389	1.168.776.490.077	General and administration expenses
Laba Usaha	<u>824.810.408.422</u>	<u>623.030.891.959</u>	Operating Income
PENDAPATAN (BEBAN) LAIN-LAIN			OTHER INCOME (EXPENSES)
Pendapatan Bunga	18.917.176.957	6.431.807.781	Interest income
Beban Bunga Pinjaman	(299.201.889.828)	(71.447.854.332)	Interest expense
Pendapatan Dividen	7.447.310.682	5.983.788.601	Dividen
Lain-Lain - Bersih	(12.252.797.232)	(42.752.781.138)	Net - others expense
Jumlah Pendapatan (Beban) Lain-Lain	(285.090.199.421)	(101.785.039.088)	Total other income (expenses)
Laba Sebelum Pajak Penghasilan	<u>539.720.209.001</u>	<u>521.245.852.871</u>	Profit Before Income Tax
MANFAAT (BEBAN) PAJAK PENGHASILAN			BENEFIT (EXPENSE) INCOME TAX
Pajak Kini	(138.568.389.750)	(155.148.371.000)	Current tax
Pajak Tangguhan	(30.156.851.606)	2.238.200.393	Deferred tax
Jumlah Manfaat (Beban) Pajak Penghasilan	(168.725.241.356)	(152.910.170.607)	Total benefit (expense) income tax
LABA BERSIH TAHUN BERJALAN	<u>370.994.967.645</u>	<u>368.335.682.263</u>	CURRENT YEAR NET-INCOME
PENDAPATAN KOMPREHENSIF	-	-	COMPREHENSIVE INCOME
JUMLAH PENDAPATAN KOMPREHENSIF	<u>370.994.967.645</u>	<u>368.335.682.263</u>	TOTAL COMPREHENSIVE INCOME
Laba Per Saham - Diatribusikan Kepada Pemilik Entitas Induk			Earning per share - attributable to owners of the Parent Entity
Dasar	<u>112.540,48</u>	<u>134.159,00</u>	Basic

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - ENTITAS INDUK
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - PARENT ENTITY
SUPPLEMENTARY INFORMATION
STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY
 For the years ended December 31, 2013 and 2012
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Modal Dilempakan dan Disetor Penuh/ Fully Paid	Bantuan Pemerintah Yang Belum Dilentukan Statusnya/ Government Equity Participation	Salinan Likuidasi/ Difference Liquidation	Cadangan Umum/ General Reserve	Saldo Labai Retained Earnings		Jumlah Ekuitas/ Total Equity
				Dicadangkan/ Appropriated	Belum Dicadangkan/ Unappropriated	
2.470.000.000.000	826.546.294.545	968.134.948	4.747.279.983	468.304.367.743	88.920.213.835	3.860.486.291.155 Balance at December 31, 2011
Cadangan	-	-	-	-	200.898.553.340	(200.898.553.340) Allowance
Setoran Modal dan Pemerintah Perantahana BPNBDS	826.547.000.000	(826.545.294.546)	-	-	(76.554)	Paid up capital from Government Government equity participation addition
Program PKBL	-	951.193.264.935	-	-	-	951.193.264.935
Laba Periode Berjalan	-	-	-	-	-	-
Saldo 31 Desember 2012	3.296.547.000.000	951.193.264.935	968.134.948	4.747.279.983	669.202.921.083	256.347.096.933 5.179.005.697.882 Balance at December 31, 2012
Penambahan BPNBDS	-	246.608.075.910	-	-	-	246.608.075.910 Government equity participation addition
Dividen kepada pemegang saham Laba Periode Berjalan	-	-	-	-	(67.557.000.010)	(67.557.000.010) Dividend paid to shareholder Current year net-income
Saldo 31 Desember 2013	3.296.547.000.000	1.197.801.340.345	968.134.948	4.747.279.983	669.202.921.083	559.785.064.569 5.729.051.174.428 Balance at December 31, 2013

	2013	2012	
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI			CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES
Pendapatan dari pelanggan	6.959.471.197.397	6.407.917.452.205	Cash receipts from customers
Pembayaran kas kepada pemasok dan karyawan	<u>(5.228.719.464.256)</u>	<u>(4.999.477.360.803)</u>	Cash paid to suppliers and employees
Kas dihasilkan dari operasi	1.730.751.733.141	1.408.440.091.402	Cash generated from operations
Pembayaran bunga dan beban bunga	<u>(299.201.889.828)</u>	<u>(71.447.854.332)</u>	Interest and financial charges paid
Pembayaran pajak penghasilan	<u>(168.725.241.356)</u>	<u>(152.910.170.607)</u>	Income taxes paid
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi	1.262.824.601.957	1.184.082.066.463	Net Cash Provided from Operating Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI			CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES
Penyertaan Pada Anak Perusahaan	(89.400.000.000)	(20.136.000.000)	Investments in subsidiaries
Aset Tetap	(4.352.245.249.072)	(2.167.102.780.992)	Acquisition of fixed assets
Hak Pengelolaan Aset Prasarana	(332.102.507.365)	(192.010.755.006)	Infrastructure assets operating rights
Investasi Properti	246.916.784	294.269.017	Property investments
Uang Muka Pembelian Aset	(120.455.586.243)	(131.098.880.000)	Advance payments for Assets
Aset Dalam Pelaksanaan	(24.745.291.538)	56.906.946.461	Construction in progress
Aset Tak Berwujud	4.496.899.598	(4.496.899.598)	Intangible assets
Dana Pensiun Swakelola	(8.757.789.188)	(903.743.834)	Self-managed pension fund
Penerimaan Bunga	18.917.176.957	12.415.596.382	Proceeds of interests
Penerimaan Dividen	7.447.310.682	5.983.788.601	Proceeds of dividends
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi	(4.896.598.119.385)	(2.440.148.458.969)	Net Cash Used in Investing Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN			CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES
Penerimaan utang jangka pendek	864.147.504.865	324.878.523.913	Proceeds of short-term loan
Penerimaan utang jangka panjang	3.327.019.207.000	632.333.095.862	Proceeds of long-term loan
Setoran Modal Pemerintah	-	826.547.000.000	Government equity participation addition
Program PKBL	-	(1.009.540.470)	PKBL programs
Pembayaran dividen	(67.557.000.010)	-	Dividends paid to shareholders
Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan	4.123.609.711.855	1.782.749.079.305	Net Cash Provide from (Used in) Financing Activities
Kenaikan bersih kas dan setara kas	489.836.194.428	526.682.686.799	Net increase in cash and cash equivalents
Kas dan setara kas pada awal periode	788.491.661.440	261.808.974.641	Cash and cash equivalents at beginning year
Kas dan setara kas pada akhir periode	1.278.327.855.868	788.491.661.440	Cash and cash equivalents at end of the period

CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN

NOTE ON CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENT

1. UMUM

a. Pendirian dan Legalitas

PT Kereta Api Indonesia atau disingkat PT Kereta Api Indonesia (Persero) didirikan dengan akta 01-06-1999 nomor 2, yang dibuat dihadapan Imas Fatimah, SH., Notaris di Jakarta, dan kemudian diperbaiki dengan akta tertanggal 13-09-1999 nomor 14, dibuat dihadapan Imas Fatimah, SH., Notaris di Jakarta, akta-akta mana telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia, demikian berdasarkan Surat Keputusannya tertanggal 01-10-1999 nomor C-17171 HT.01.01.TH.99 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tertanggal 14-01-2000 nomor 4 Tambahan Nomor 240/2000, serta kemudian susunan anggota Direksi dan Komisaris perseroan tersebut telah diubah dengan akta-akta masing-masing dan berturut-turut tertanggal 29-07- 2005 nomor 54, dan 29-08-2005 nomor 49, dan tertanggal 31-10-2005 nomor 59, yang ketiganya dibuat oleh Surjadi Jasin, SH., Notaris di Bandung tentang pemberitahuan perubahan Direksi dan Komisaris, Perseroan mana telah diterima oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, demikian berdasarkan Surat tertanggal 23-09-2005 Nomor C-UM.02.01.14075 dan tertanggal 05-12-2005 Nomor C-UM.02.01.17770, seluruh anggaran dasarnya telah disesuaikan dengan Undang-undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas berdasarkan akta tertanggal 09-08-2008 nomor 65, yang dibuat dihadapan Surjadi Jasin, SH., Notaris di Bandung, akta mana telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, berdasarkan Surat Keputusannya tanggal 23-12-2008 nomor AHU-99484.AH.01.02. Tahun 2008 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tertanggal 3-2-2009 nomor 10 - Tambahan nomor 3104/2009, terakhir Anggaran Dasar diubah dengan Pernyataan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Selaku Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia dengan akta Nomor: 49 tanggal 9 September 2009, dibuat dihadapan Surjadi Jasin, SH., Notaris di Bandung.

Perusahaan berdomisili di Bandung dengan Kantor Pusat di Jalan Perintis Kemerdekaan Nomor 1.

b. Maksud dan Tujuan

Sesuai dengan Pasal 3 Anggaran Dasar Perseroan maksud dan tujuan Perseroan ini adalah melakukan usaha di bidang transportasi, serta optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Perseroan untuk menghasilkan barang dan / atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk mendapatkan / mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai Perseroan dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.

1. GENERAL

a. Establishment and Legality

PT Kereta Api Indonesia shorted as PT Kereta Api Indonesia (Persero) (the company), was established based on Notarial Deed No. 2 dated June 1,1999 of Imas Fatimah, SH., in Jakarta, and amended with notarial deed No. 14 dated September 13, 1999 Imas Fatima, SH., in Jakarta. It was approved by the Minister of Law Republic of Indonesia through Decision Letter No.C-17171 HT. 01.01. TH.99 on October 01, 1999 and published in the State Gazette Republic of Indonesia No. 4 Supplement No. 240/2000 dated January 14, 2000. Structure of Board of Commissioners and Directors has been changed several times with Notarial Deed No. 54 dated July 29, 2005, Notarial Deed No. 49 dated August 29, 2005 and Notarial Deed No. 59 dated October 31, 2005, Notarial which of each Notarized by Surjadi Jasin, SH., in Bandung and has been approved by Minister of Law and Human Rights through Decision Letter No.C-UM.02.01.14075 dated September 23, 2005 and Decision Letter No.C-UM.02.01.17770 dated December 5, 2005. The Company's Articles of Association has been adapted to Law No. 40 Of 2007 about Limited Company and state in Notarial Deed No. 65 dated August 9, 2008 of Surjadi Jasin, SH., in Bandung. It had been approved by the Minister of Law and Human Rights through Decision Letter No. AHU-99484.AH.01.02.Tahun 2008 dated December 23, 2008, and was published in the Official Gazette of the Republic of Indonesia number 10 dated 3-2-2009 - Supplement number 3104/2009, last amended by Statement of Association Decision of Minister of State Owned Enterprises As a General Meeting of Shareholders of the Company (Limited) Railway PT Indonesia by deed No. 49 dated 9 September 2009, drawn up before Surjadi Jasin, SH., Notary in Bandung.

The Company is located in Bandung with its Head Office at Perintis Kemerdekaan street No.1.

b. Purposes and Objectives

In accordance with Article 3 of the Articles of Association goals and objectives of this company doing business in the field of transportation, and optimize utilization of resources owned by the Company to produce goods and / or services of high quality and competitive strength to get / pursuit of profit to enhance shareholder value by applying the principle of limited liability companies.

Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut diatas, Perseroan dapat melaksanakan kegiatan usaha sebagai berikut:

1. Penyelenggaraan prasarana Perkeretaapian umum meliputi kegiatan pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan pengusahaan prasarana;
2. Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum meliputi kegiatan pengadaan, pengoperasian, perawatan dan pengusahaan sarana;
3. Usaha pengangkutan orang dan/atau barang dengan kereta api;
4. Usaha angkutan pra dan purna angkutan kereta api, intermoda dan bongkar muat;
5. Usaha penyewaan sarana dan atau prasarana serta fasilitas perkeretaapian;
6. Jasa pengadaan barang dan jasa lainnya yang berkaitan dengan perawatan perkeretaapian;
7. Usaha jasa keahlian dibidang perkeretaapian dan jasa konsultasi transportasi;
8. Usaha keagenan di bidang transportasi barang dan penumpang;
9. Usaha pendidikan dan pelatihan di bidang perkeretaapian;

Selain kegiatan usaha utama, Perseroan dapat melakukan kegiatan usaha dalam rangka optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki untuk:

1. Usaha properti dan perniagaan meliputi perhotelan, perkantoran, apartemen, pertokoan, restoran, terminal terpadu, pusat perbelanjaan terpadu, pergudangan dan logistik;
2. Penyediaan prasarana telekomunikasi, transfer data, multimedia, jasa telematika, prasarana distribusi bahan cair dan gas, Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum/Khusus;
3. Usaha percetakan dan periklanan;
4. Usaha kesehatan dan pelayanan medis;
5. Pemanfaatan tanah, ruang, bangunan dan fasilitas;
6. Usaha penunjang pariwisata dan sarana olahraga, usaha ekstraktif, dan
7. Pemanfaatan dana pada instrumen jangka pendek (maksimal satu tahun) di pasar uang dan atau pasar modal yang memberi keuntungan dengan memenuhi ketentuan yang berlaku.

Kegiatan utama Perseroan saat ini adalah bergerak dalam bidang usaha pengangkutan orang dan atau barang dengan kereta api, usaha pendidikan dan pelatihan di bidang perkeretaapian, serta usaha penyewaan sarana/ prasarana/ fasilitas yang meliputi sewa kios/ gudang/ ruang stasiun dan terminal petikemas.

To achieve the above goals and objectives, the Company may conduct the following activities:

1. Organization of general railways infrastructure includes construction activities, operation, maintenance, and infrastructure concessions;
2. Organization of general Facility railways includes construction activities, procurement, operation, maintenance and means concessions;
3. People and goods transportation business;
4. Pre and after transportation business by train, intermoda and stevedoring;
5. Facility and infrastructure rent business includes the railway facilities;
6. Procurement service of goods and other services related with the railways maintenance;
7. Expertise business service on the railways sector and transportation consultant service;
8. Agency business on transportation of goods and passenger;
9. Education and training business in the railways sector.

Besides business activities main, the company may do business activities in optimizing resorces utilization to:

1. Properties and trading business including hotels, office space, apartments, shopping complex, restaurant, integrated terminals, integrated shopping centers, warehousing and logistics;
2. Properties and trading business including hotels, office space, apartments, shopping complex, restaurant, integrated terminals, integrated shopping centers, warehousing and logistics;
3. Printing and advertising business;
4. Health care efforts and medical services;
5. Land usage, space, buildings and facilities;
6. Tourism business support and sport facilities, extractive efforts, and
7. The utilization of funds at short-term instrument (one year maximum) in the money market or capital market and give advantage to comply with the requirements applicable.

The company's main current activity is active in the business area of transportation for people or goods by train, education and training business on the railways sector, as well as utility rent business/ infrastructure/ facilities including stall rent/ warehouse/ station space and container terminals.

c. Wilayah Kerja

Dalam menjalankan kegiatan operasinya, Perusahaan memiliki Daerah Operasi, Divisi Regional dan Balaiyasa sebagai berikut:

Daerah Operasi (Daop), terdiri dari:

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

Divisi Regional (Divre), terdiri dari:

1. Divre I, berkedudukan di Medan
2. Divre II, berkedudukan di Padang
3. Divre III, berkedudukan di Palembang

Balaiyasa, terdiri dari:

1. Balaiyasa Manggarai, berkedudukan di Jakarta
2. Balaiyasa Tegal, berkedudukan di Tegal
3. Balaiyasa Yogyakarta, berkedudukan di Yogyaka
4. Balaiyasa Gubeng, berkedudukan di Surabaya
5. Balaiyasa Pulubrayan, berkedudukan di Medan
6. Balaiyasa Lahat, berkedudukan di Lahat

d. Susunan Dewan Komisaris dan Direksi

Berdasarkan surat Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara selaku Rapat Umum Pemegang Saham Nomor: SK-184/MBU/2013 tanggal 15 Maret 2013, SK-226/MBU/2013 tanggal 22 April 2013 dan SK-434/MBU/2013 tanggal 31 Desember 2013, telah diangkat Muchtar Arifin, Leon Muhammad dan Hambra sebagai Komisaris, sehingga susunan anggota Dewan Komisaris Perusahaan pada tanggal 31 Desember 2013 adalah sebagai berikut:

c. Operation Regions

In conducting business, the Company has the Operating Regions, Regional Division and Balaiyasa as follows:

Operating Regions (Daop) consist of:

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

Regional Division (Divre), consist of:

1. Divre I, located in Medan
2. Divre II, located in Padang
3. Divre III, located in Palembang

Balaiyasa, consist of:

1. Balaiyasa Manggarai, located in Jakarta
2. Balaiyasa Tegal, located in Tegal
3. Balaiyasa Yogyakarta, located in Yogyakarta
4. Balaiyasa Gubeng, located in Surabaya
5. Balaiyasa Pulubrayan, located in Medan
6. Balaiyasa Lahat, located in Lahat

d. Board of Commissioners and Directors

Based on the Decree of Minister of State-Owned Enterprises as the General Meeting of Shareholders No: SK-184/MBU/2013 dated March 15,2013, SK-226/MBU/2013 dated April 22, 2013, and SK-434/MBU/2013 dated Desember 31, 2013, has been appointed Muchtar Arifin, Leon Muhammad and Hambra faith as a Commissioner, so that the composition of the Board of Commissioners of the Company on December 31, 2013 are as follows:

31 Desember 2013/ December 31, 2013

Komisaris Utama	Iman Haryatna	Iman Haryatna	President Commissioners
Komisaris	Leon Muhammad	Martinus Suwasono	Commissioners
Komisaris	Abi Kusno	Abi Kusno	Commissioners
Komisaris	Umiyatun Hayati Triastuti	Umiyatun Hayati Triastuti	Commissioners
Komisaris	Ashwin Sasongko	Ashwin Sasongko	Commissioners
Komisaris	Muchtar Arifin	Herry Bakti Singayuda	Commissioners
Komisaris	Hambra		Commissioners

Berdasarkan surat Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara selaku Rapat Umum Pemegang Saham Nomor.: SK-04/MBU/2013 tanggal 11 Januari 2013 dan SK-363/MBU/2013 tanggal 25 September 2013, telah diangkat Edi Sukmoro dan Bambang Eko Martono menjadi Direktur, sehingga susunan anggota Direksi Perusahaan pada tanggal 31 Desember 2013 adalah sebagai berikut:

Based on the Decree of Minister of State-Owned Enterprises as the General Meeting of Shareholders No.: SK-04/MBU/2013 dated January 11, 2013 and SK-363/MBU/2013 dated September 25, 2013, has been appointed Edi Sukmoro and Bambang Eko Martono faith as a Director, so that the composition Directors of the Company on December 31, 2013 are as follows:

31 Desember 2013/ December 31, 2013

Direktur Utama	Ignasius Jonan	President Director
Direktur Komersial	Wimbo Hardjito	Director of Commercials
Direktur Operasi	A. Herlianto	Director of Operations
Direktur Pengelolaan Prasarana	Candra Purnama	Director of Infrastructure Management
Direktur Pengelolaan Sarana	Bambang Eko Martono	Director of Facilities Management
Direktur Keselamatan dan Keamanan	Rono Pradipto	Director of Safety and Security
Direktur SDM dan Teknologi Informasi	M. Kuncoro Wibowo	Director of Human Resources and Information Technology
Direktur Pengembangan Usaha	Joko Margono	Director of Business Development
Direktur Pengelolaan Aset Non Produksi	Edi Sukmoro	Director of Non Production Assets Management
Direktur Keuangan	Kurniadi Atmosasmito	Director of Finance

Berdasarkan Keputusan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor: 03/CH/KOM/XII/2013 tanggal 23 Desember 2013 dan SK/3.5/KA.5/KOM/VIII/2013 tanggal 27 Agustus 2013 susunan anggota Komite Audit Perusahaan pada tanggal 31 Desember 2013 adalah sebagai berikut:

Based on the Decree of Commissioners of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number: 03/CH/KOM/XII/2013 dated Desember 23, 2013 and SK/3.5/KA.5/KOM/VIII/2013 dated Agustus 27, 2013 the composition of the Audit Committee of the Company on December 31, 2013 are as follows:

31 Desember 2013/ December 31, 2013

Komite Audit:		Audit Committee:
Ketua	Abi Kusno	Chairman
Anggota	Meindy Mursal	Member
Anggota	Koesnadi Pribadie	Member

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 31 Desember 2012 jumlah karyawan (tidak termasuk Direksi) masing-masing tercatat sejumlah 26.928 orang (tidak diaudit) dan 27.030 orang (tidak diaudit).

As of December 31, 2013 and December 31, 2012 the number of employees (excluding Directors) is 26.928 people (unaudited) and 27.030 people (unaudited).

2. KETENTUAN PERKERETAAPIAN

a. Ketentuan Umum dan Subsidi

Sesuai dengan Undang-undang nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang tertuang dalam pasal sebagai berikut:

1. Pasal 13 yaitu ayat (1), Perkeretaapian dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah, ayat (2) Pembinaan perkeretaapian sebagaimana

2. THE RAILWAYS REGULATIONS

a. General Regulation and Subsidies

In accordance with Law No. 23 of 2007 on the Railways as stated in the article as follows:

1. Article 13 paragraph (1), The Railways controlled by the State and its nurturing was performed by the Government, paragraph (2) nurturing of the railways as

dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a) Pengaturan
 - b) Pengendalian, dan
 - c) Pengawasan
2. Pasal 14 yaitu ayat (1) Pembinaan perkeretaapian nasional dilaksanakan oleh Pemerintah yang meliputi:
- a) Penetapan arah dan sasaran kebijakan pengembangan perkeretaapian nasional, provinsi, dan kabupaten/ kota;
 - b) Penetapan, pedoman, standar, serta prosedur penyelenggaraan dan pengembangan perkeretaapian;
 - c) Penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang perkeretaapian;
 - d) Pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, dan bantuan teknis kepada Pemerintah Daerah, penyelenggara dan pengguna jasa perkeretaapian; dan
 - e) Pengawasan terhadap perwujudan pengembangan sistem perkeretaapian.
3. Pasal 17 ayat (1) disebutkan bahwa penyelenggaraan perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam pasal 5 ayat (1) huruf a berupa penyelenggaraan:
- a) Prasarana perkeretaapian; dan/atau
 - b) Sarana perkeretaapian.
4. Pasal 18 disebutkan bahwa Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum meliputi kegiatan:
- a) Pembangunan prasarana;
 - b) Pengoperasian prasarana;
 - c) Perawatan prasarana; dan
 - d) Pengusahaan prasarana.
5. Pasal 23 ayat (1) disebutkan bahwa penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerja sama.
6. Pasal 16, ketentuan lebih lanjut mengenai pembinaan perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Sesuai Undang-undang No. 13 tahun 1992 tentang "Perkeretaapian" pada pasal 8 ayat 1 disebutkan bahwa Pemerintah bertanggungjawab untuk menyediakan dan merawat prasarana pokok kereta api yang meliputi jalan kereta api, perlintasan, jembatan, terowongan, perangkat persinyalan dan telekomunikasi, instalasi listrik atas tanah daerah milik dan manfaat jalan kereta api.

referred to in paragraph (1) include:

- a) Arrangement;
 - b) Control; and
 - c) Supervision.
2. Article 14 paragraph (1) nurturing of the national railways were implemented by the Government include:
- a) Determination of the direction and target of national railways development policy, province, and district/ city;
 - b) Determination, guidelines, as well as the implementation procedures and the development of railways;
 - c) Determination of the competence of the officials who carry out functions in the railways sector;
 - d) Giving direction, guidance, training, and technical assistance to local governments, providers and users of railways services; and
 - e) Supervision to actualization system development of railways.
3. Article 17 paragraph (1) mentioned that the general railway implementation as referred to in article 5 paragraph (1) letter a of implementation:
- a) The railways infrastructure; and/or
 - b) The railways facility.
4. Article 18 is mentioned that the implementation of the general railways infrastructure covering activities:
- a) Infrastructure constructions;
 - b) Infrastructure operating;
 - c) Infrastructure maintenance; and
 - d) Infrastructure business;
5. Article 23 paragraph (1) mentioned that implementation of the general railway infrastructure as contemplated in article 18 performed by Legal Entity as the operator, either by singly or through co-operation.
6. Article 16, further provisions regarding of the railways coaching is regulated by government regulations.

In accordance to Law No. 13 year 1992 regarding "Railways Affairs" article 8 (1) stated that Government is responsible to provide and maintain the main infrastructure of the train which cover railroad, bridge, tunnel, telecommunication and signal installation of electric current of upper and under, as well as the railroad benefit on the regional area on the railroad.

Dalam rangka melaksanakan tanggung jawab tersebut, dalam pasal 8 ayat 2 disebutkan pula bahwa pelaksanaan penyediaan dan perawatan prasarana pokok tersebut dapat dilimpahkan kepada Badan Penyelenggara.

Ketentuan undang-undang tersebut selanjutnya dijabarkan dalam Peraturan Pemerintah No. 69 tahun 1998 yang pada intinya menyatakan Pemerintah menyelenggarakan penyediaan termasuk pengoperasian dan perawatan prasarana kereta api yang dibiayai dari anggaran Pemerintah dan pelaksanaannya dilimpahkan kepada Badan Penyelenggara yaitu Perusahaan.

Selanjutnya dalam rangka untuk lebih meningkatkan efisiensi dan akuntabilitas penyelenggaraan dan peningkatan pelayanan angkutan kereta api, Pemerintah melalui Surat Keputusan Bersama tiga menteri yaitu Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan dan Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional, masing-masing dengan No. KM 19/tahun 1999, No. 83/KMK.03/1999 dan No. KEP.024/K/03/1999 tanggal 4 Maret 1999 (SKB 3 Menteri) mengatur pembagian kewajiban/ tanggung jawab yang wajib diemban baik oleh Pemerintah maupun Perusahaan berkenaan dengan penyelenggaraan jasa angkutan kereta api. Kewajiban yang dimaksud pada dasarnya dapat dibedakan menjadi:

Kewajiban Pemerintah meliputi:

1. Membayai kegiatan pelayanan umum angkutan kereta api penumpang kelas ekonomi yang ditetapkan oleh Pemerintah (Public Service Obligation/ PSO).
2. Membayai perawatan dan pengoperasian prasarana kereta api (Infrastructure Maintenance and Operation/ IMO).

Sedangkan kewajiban Perusahaan yaitu membayar biaya penggunaan prasarana kereta api (Track Access Charge/ TAC).

PSO merupakan subsidi yang harus disediakan Pemerintah yang dihitung sebagai selisih antara tarif penumpang kelas ekonomi yang ditetapkan Pemerintah dengan biaya operasi angkutan kereta api kelas ekonomi yang memenuhi tolak ukur pelayanan umum yang efisien.

IMO merupakan subsidi yang harus disediakan Pemerintah karena sesuai dengan Undang-undang No. 13 tahun 1992, prasarana pokok kereta api tidak lagi merupakan aset Perusahaan melainkan aset milik Pemerintah. Oleh karena itu Pemerintah berkewajiban membiayai perawatannya, sedangkan pengoperasian prasarana pokok tersebut sesuai dengan Undang-undang tetap harus dilaksanakan oleh Perusahaan.

In performing the responsibility above in article 8 (2) stated that the implementation in providing and maintenance the main infrastructure can be delegated to Executing Agencies.

The regulation furthermore explained in Government Regulation No.69 in 1998 that stated about the Government responsible to provide the infrastructure including providing operational and maintenance of railway infrastructure that will be financed by the government and delegate the implementation to Executing Agencies of which is company.

In order to increasing the efficiency and accountable in performing and increasing the services of providing railway transportation, the Government through the Joint Decision Letter of Ministry of Transportation, Ministry of Finance and Ministry of National Development Planning No. KM 19/1999, No. 83/KMK.03/1999 and No. KEP.024/K/03/1999 dated March 4, 1999, regulate the share of authorization and responsibilities that should be done by the Government and/or the Company's related to providing the services of rail transportation. The responsibilities/obligation ini general can be classified as follow:

The Government obligations consist of:

1. Financing the activities of public services of train passenger for economic class which is determined by the Government (Public Service Obligations/PSO).
2. Financing the maintenance and operational cost of the train infrastructure (Infrastructure Maintenance ad Operation/ IMO).

While the Company's obligation is to pay the cost of the railway infrastructure used (Track Access Charge / TAC).

PSO is a subsidy that should be provided by the Government which calculated as the difference between economic class passenger tariff that determined by the Government with operational cost economic class which meet the requirement of benchmarking in public services efficiency.

IMO is subsidy that should be provided by the Government, according to Law No. 13 of 1992, the main infrastructure of the railway is no longer be assets of the Company's but rather be assets of the Government. Therefore, the Government is responsible to financing the maintenance, and the operating of the main infrastructure, should be performed by the Company's.

Dilain pihak, karena prasarana pokok kereta api merupakan aset milik Pemerintah, maka Perusahaan sebagai pengguna prasarana pokok wajib membayar biaya penggunaan (retribusi) kepada Pemerintah. Biaya ini lazim disebut Track Access Charge/TAC.

SKB 3 Menteri selanjutnya mengatur mekanisme realisasi penyaluran subsidi Pemerintah dan pemenuhan kewajiban Perusahaan. Sesuai SKB 3 Menteri tersebut, Dirjen Perhubungan Darat, yang mulai tahun 2005 beralih kepada Dirjen Perkeretaapian, melakukan evaluasi bersama melalui Tim Interdep berdasarkan kriteria, tolak ukur dan standar yang ditetapkan. Selanjutnya Menteri Perhubungan menyampaikan usulan PSO, IMO dan TAC kepada Menteri Keuangan melalui Kementerian Negara Perencanaan Pembangunan Nasional dalam pelaksanaannya melalui Kementerian BUMN untuk dibahas oleh Panitia Anggaran DPR RI yang akan menetapkan alokasi dana APBN untuk membiayai PSO dan IMO. Selanjutnya Menkeu/Dirjen Anggaran menyampaikan kepada Menteri Perhubungan cq Dirjen Perkeretaapian atas alokasi dana PSO.

Atas dasar alokasi APBN yang telah ditetapkan Menteri Keuangan/ Dirjen Anggaran, Perseroan memasukan PSO, IMO dan TAC kedalam Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) tahun yang bersangkutan dan selanjutnya dibuat kontrak perjanjian antara Perusahaan sebagai Badan Penyelenggara dengan Pemerintah cq Dirjen Perkeretaapian sebagai pemberi penugasan.

Realisasi penyaluran dana PSO dari Pemerintah dilakukan setiap triwulan melalui pengajuan tagihan dari Perusahaan kepada Pemerintah.

Ketentuan lain yang mengatur tentang kewajiban pelayanan umum adalah Undang-Undang No. 19/2003 tentang BUMN pada pasal 66 ayat (1) disebutkan bahwa Pemerintah dapat memberikan penugasan khusus kepada BUMN untuk menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan kegiatan BUMN dan ayat (2) disebutkan bahwa setiap penugasan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus terlebih dahulu mendapatkan persetujuan RUPS / Menteri. Sedangkan penjabaran Undang-Undang No.19/2003 tentang BUMN merupakan Peraturan Pemerintah No.45 tahun 2005 tentang BUMN Pasal 65 yaitu:

Undang-Undang No.19/2003 tentang BUMN merupakan Peraturan Pemerintah No.45 tahun 2005 tentang BUMN Pasal 65 yaitu:

On the other hand, because the main infrastructure railway is an assets of the Government, the Company's as the user, obligated to pay the fee to the Government. This fee is generally called "Track Access Charge / TAC".

The Decision Letter, regulate the mechanism of the distribution of Government subsidy realization and the transportation of the Company's obligation. In accordance with the Decision Letter, the Directorate General of Train Transportation since 2005 through the Interdepartmental team evaluating it based on criteria, benchmark and standards as regulated. Then the Ministry of Transportation give the proposal of PSO, IMO and TAC to minister of Finance through the State of National Planning and Development and the Implementation through the Ministry State Owned Enterprises to be discussed by the Budget Team of House of Representative Republic of Indonesia which will determine the allocation of State Budget to finance the PSO and IMO, then the Minister of Finance through their General Directorate of Budget will tranfer the PSO fund allocation to the Ministry of Transportation cq The General Directorate of Train Transportation.

Based on the allocation of State Budget, the Company's records the PSO, IMO and TAC into the Company's Budget and Working Plan (RKAP) for the current year and further the Company's as the Executing Committe, enters into agreement with the Government cq The Directorate General of Train Transportation, which gives the job order / assignments.

The realization of PSO fund distribution from the Government will be performed quarterly by issuing invoice from the Company's to the Government.

Other provisions governing the public service obligations is Act No. 19/2003 from State enterprises in article 66, paragraph (1) stated that the Government can give a special task for the State to serve as the public interest, taking into account the intents and purposes of BUMN and (2)that each objective referred to in paragraph (1) must first obtain approval from RUPS / Minister. Although translation No. 19/2003 Act on BUMN in Executive Decree No. 45 of 2005 on the State of article 65, namely:

1. Pemerintah dapat memberikan penugasan khusus kepada BUMN untuk menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan serta kegiatan usaha BUMN.
2. Rencana penugasan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikaji bersama antara BUMN yang bersangkutan, Menteri Keuangan, dan Menteri Teknis yang memberikan penugasan tersebut yang dikoordinasikan oleh Menteri Teknis yang memberikan penugasan.
3. Apabila penugasan tersebut secara finansial tidak menguntungkan, Pemerintah harus memberikan kompensasi atas semua biaya yang telah dikeluarkan oleh BUMN tersebut, termasuk margin yang diharapkan sepanjang dalam tingkat kewajaran sesuai dengan penugasan yang diberikan.
4. Setiap penugasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus terlebih dahulu mendapatkan persetujuan RUPS untuk Persero dan Menteri untuk Perum.
5. BUMN yang melaksanakan penugasan khusus Pemerintah, harus secara tegas melakukan pemisahan pembukuan mengenai penugasan tersebut dengan pembukuan dalam rangka pencapaian sasaran usaha perusahaan.
6. Setelah pelaksanaan kewajiban pelayanan umum, Direksi wajib memberikan laporan kepada RUPS/Menteri, Menteri Keuangan, dan Menteri Teknis yang memberikan penugasan.

b. Ketentuan Mengenai Tarif Angkutan Kereta Api

Tarif angkutan Kereta Api kelas ekonomi ditetapkan oleh Pemerintah. Tarif dimaksud terakhir ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 59 Tahun 2013 tanggal 18 Juni 2013 dan No. PM 60 Tahun 2013 tanggal 18 Juni 2013 tentang perubahan atas peraturan mentri perhubungan No PM.43 Tahun 2012 Tentang tarif angkutan orang dengan kereta api kelas ekonomi dan tarif angkutan orang dengan kereta api kelas ekonomi air conditioner.

Tarif penumpang kereta api kelas non ekonomi ditetapkan oleh Direksi Perusahaan berdasarkan pertimbangan usaha. Tarif dimaksud, sampai dengan September 2010 ditetapkan dengan Surat Keputusan Direksi Perseroan No. Kep.U/LL.006/X/2/KA-2005 tanggal 5 Oktober 2005 tentang penyesuaian tarif angkutan penumpang kereta api kelas non ekonomi dan keputusan Direksi Perusahaan No.:Kep.U/LL.003/VIII/5/KA-2008 tanggal 29 Agustus 2008 tentang kebijakan

1. Government may give special assignment to BUMN to perform the general benefit function due the observance of the purpose and objective and activities of BUMN.
2. The special alignment plan set out in paragraph (1) shall be analyzed together between the relevant BUMN, Minister of Finance, and Technical Minister which giving the assignment upon the coordination of the Engineering Minister.
3. If the assignment is financially unprofitable, the Government shall provide compensation for all costs spent by the BUMN, including the expected margin as long as in the proper level pursuant to the assignment.
4. Every assignment set out paragraph (1) shall be approved beforehand by RUPS for the Limited Liability Company (Persero) and Minister for Public Corporation (Perum).
5. BUMN performing the Government special assignment shall strictly make separated bookkeeping regarding the assignment with the bookkeeping on the target achievement of the Company's business.
6. Upon the obligation of public service performance, the Board of Directors shall present a report to RUPS/ Minister, Minister of Finance, and the relevant Technical Minister.

b. Tariff Determination of Train Transportation

Tariff of the economic class passenger are determined by the government. The latest tariff was determined by the Minister of Transportation under the Decision Letter No. PM 59 of 2013 dated June 18, 2013 and No. PM 60 of 2013 dated June 18, 2013 regarding change the rules of the minister of transportation No. PM 43 of 2012 about the freight tariff with economy class train and freight tariff with economy air conditioner class train.

Tariff on the non-economic class passenger are determined by the Board of Directors of the Company based on business consideration. Price means, until September 2010 that stipulated by the Board of Directors Decision No Company: Kep.U/LL.006/X/2/KA-2005 October 5, 2005 on passenger rail transport tariff adjustment of non-economic classes and the Board of Directors Decision Company No. Kep.U/LL.003/VIII/5/KA-2008 August 29, 2008 on the tariff policy

tarif batas atas dan batas bawah angkutan penumpang beberapa kereta api kelas non ekonomi yang berlaku mulai tanggal 1 Oktober 2008. Mulai Oktober 2010 mengacu Keputusan Direksi Perseroan No. Kep.U/LL.003/IX/1/KA-2010 tanggal 3 September 2010 perihal Kebijakan Tarif Batas Atas, Tarif Batas Bawah dan Tarif Promosi Angkutan Penumpang Beberapa Kereta Api Kelas Non Ekonomi. Penetapan tarif tahun 2011 melalui Keputusan Direksi Perseroan No. Kep.U/LL.003/VII/8/KA-2011 tanggal 16 Juli 2011 perihal Kebijakan Tarif Batas Atas, Tarif Batas Bawah dan Tarif Promosi Angkutan Penumpang Kereta Api Komersial. Penetapan tarif tahun 2012 melalui Keputusan Direksi Perseroan No. Kep.C/LL.003/XI/2/KA-2012 tanggal 13 November 2012 perihal Syarat-syarat dan tarif angkutan kereta api Penumpang (STP) bagian 1 edisi tahun 2012.

Oktober 2010 mengacu Keputusan Direksi Perseroan No. Kep.U/LL.003/IX/1/KA-2010 tanggal 3 September 2010 perihal Kebijakan Tarif Batas Atas, Tarif Batas Bawah dan Tarif Promosi Angkutan Penumpang Beberapa Kereta Api Kelas Non Ekonomi. Penetapan tarif tahun 2011 melalui Keputusan Direksi Perseroan No. Kep.U/LL.003/VII/8/KA-2011 tanggal 16 Juli 2011 perihal Kebijakan Tarif Batas Atas, Tarif Batas Bawah dan Tarif Promosi Angkutan Penumpang Kereta Api Komersial. Penetapan tarif tahun 2012 melalui Keputusan Direksi Perseroan No. Kep.C/LL.003/XI/2/KA-2012 tanggal 13 November 2012 perihal Syarat-syarat dan tarif angkutan kereta api Penumpang (STP) bagian 1 edisi tahun 2012.

of the passenger and freight trains bound under some non-economic class with effect from October 1, 2008. Starting in October 2010 refers to the Decision of the Board of Directors of the Company No. Kep.U/LL.003/IX/1/KA-2010 dated 3 September 2010 on the Tariff Policy Limit Upper Limit and Lower Rates Promotion Rates Railway Passenger Transport Some Non-Economic Class. Determination of rates in 2011 through Decree of Company Directors No. Kep.U/LL.003/VII/8/KA-2011 dated July 16, 2011 regarding the Tariff Policy Limit Up, Limit Down Rates and Tariffs Promotion Commercial Railway Passenger Transport. Determination of rates in 2012 through Decree of Company Directors No. Kep.C/LL.003/XI/2/KA-2012 dated November 13, 2012 regarding the Terms and Tariff Railway Passenger Transport (STP) Part 1 2012 Edition.

the Board of Directors of the Company No. Kep.U/LL.003/IX/1/KA-2010 dated 3 September 2010 on the Tariff Policy Limit Upper Limit and Lower Rates Promotion Rates Railway Passenger Transport Some Non-Economic Class. Determination of rates in 2011 through Decree of Company Directors No. Kep.U/LL.003/VII/8/KA-2011 dated July 16, 2011 regarding the Tariff Policy Limit Up, Limit Down Rates and Tariffs Promotion Commercial Railway Passenger Transport. Determination of rates in 2012 through Decree of Company Directors No. Kep.C/LL.003/XI/2/KA-2012 dated November 13, 2012 regarding the Terms and Tariff Railway Passenger Transport (STP) Part 1 2012 Edition.

3. STRUKTUR ENTITAS ANAK

Pada tanggal 31 Desember 2013 dan 31 Desember 2012, Perusahaan memiliki, baik langsung maupun tidak langsung lebih dari 50% saham entitas anak berikut:

3. STRUCTURE OF THE SUBSIDIARIES

As of December 31, 2013 and December 31, 2012, The Company has ownership interest of more than 50%, directly or indirectly, in the following Its Subsidiaries:

No.	Entitas Anak/ Subsidiaries	Domisili / Domicile	Kegiatan Pokok / Principal activity	Mulai Beroperasi / Start of Commercial operations	Percentase Kepemilikan / Percentage of ownership	Jumlah Aset Sebelum Eliminasi / Total assets before elimination	Jumlah Modal Disetor / Total paid in capital
1.	PT. Reksa Multi Usaha	Bandung	Restoran Kereta Api/ The railways restaurant	1 Januari 2001/ January 1, 2001	95.01%	57,800,427,753	5,249,000,000
2.	PT. Railink	Jakarta	Pengusahaan Kereta Api Bandara/ Airport railways concession	25 Juli 2013/ July 25, 2013	60.00%	407,660,536,323	249,000,000,000
3.	PT. KAI Commuter Jabodetabek	Jakarta	Pengusahaan Kereta Api Jabodetabek/ Jabodetabek railways concession	Tahun 2009/ In 2009	99.78%	716,400,782,554	230,500,000,000
4.	PT. KAI Pariwisata	Jakarta	Bidang Pariwisata Kereta Api/Tourism railways	Tahun 2010/ In 2010	99.90%	33,511,948,814	24,775,000,000
5.	PT. KA Logistik	Jakarta	Bidang Layanan Distribusi Logistik Berbasis Kereta Api/ Logistic distribution service train	Tahun 2009/ In 2009	99.90%	152,016,637,142	24,775,000,000
6.	PT. KA Properti Manajemen	Jakarta	Bidang Pengelolaan Aset/ Property Perkeretaapian/ Railway property asset management	Tahun 2010/ In 2010	99.90%	54,638,170,232	24,775,000,000

4. PENERAPAN STANDAR AKUNTANSI KEUANGAN BARU DAN REVISI (PSAK) DAN INTERPRETASI STANDAR KEUANGAN (ISAK)

a. Standar yang berlaku efektif pada tahun berjalan

Dalam tahun berjalan, Perusahaan dan entitas anak telah menerapkan semua standar baru dan revisi serta interpretasi yang dikeluarkan oleh Dewan Standar Akuntansi Keuangan dari Ikatan Akuntan Indonesia yang relevan dengan operasinya dan efektif untuk periode akuntansi yang dimulai pada tanggal 1 Januari 2012.

Penerapan standar baru dan revisi serta interpretasi telah berdampak terhadap perubahan kebijakan akuntansi Perusahaan dan entitas anak yang mempengaruhi penyajian dan pengungkapan laporan keuangan konsolidasian untuk tahun berjalan atau tahun sebelumnya:

• PSAK 1 (revisi 2009), Penyajian Laporan Keuangan

Standar revisi ini mengatur perubahan dalam format dan isi laporan keuangan konsolidasian, termasuk revisi judul laporan keuangan konsolidasian.

Sebagai hasil dari penerapan standar revisi ini, Perusahaan dan entitas anak menyajikan semua perubahan pemilik dalam ekuitas pada laporan perubahan ekuitas konsolidasian. Semua perubahan non-pemilik dalam ekuitas disajikan dalam laporan laba rugi komprehensif konsolidasian. Informasi komparatif disajikan kembali untuk menyesuaikan dengan standar.

• PSAK 4 (revisi 2009), Laporan Keuangan Konsolidasian dan Laporan Keuangan Tersendiri

Standar ini secara khusus mengatur diantaranya akuntansi untuk perubahan kepemilikan pada entitas anak, akuntansi kehilangan pengendalian pada entitas anak dan informasi yang harus diungkapkan oleh suatu entitas agar pembaca laporan keuangan dapat menilai sifat hubungan antara entitas dan entitas anak.

Penerapan standar ini menyebabkan:

1. Penyajian kepentingan non-pengendali dalam laporan posisi keuangan konsolidasian disajikan sebagai bagian dari ekuitas, terpisah dari kepemilikan induk. Jumlah laba rugi komprehensif harus diatribusikan kepada pemilik entitas induk dan kepentingan non-pengendali dan bahkan jika hal ini mengakibatkan kepentingan non-pengendali menjadi defisit.

4. ADOPTION OF NEW AND REVISED STATEMENTS OF FINANCIAL ACCOUNTING STANDARDS (PSAK) AND INTERPRETATIONS OF PSAK (ISAK)

a. Standards effective in the current year

In the current year, the Company and its subsidiaries have adopted all of the new and revised standards and interpretations issued by the Financial Accounting Standard Board of the Indonesian Institute of Accountants that are relevant to their operations and effective for accounting periods beginning on January 1, 2012.

The adoption of these new and revised standards and interpretations has resulted in changes to the Company and its subsidiaries accounting policies in the following areas, and affected the consolidated financial statement presentation and disclosures for the current or prior years:

• PSAK 1 (revised 2009), Presentation of Financial Statements

This standard has introduced changes in the format and content of the consolidated financial statements, including revised titles of the consolidated financial statements.

As a result of adopting this revised standard, the Company and its subsidiaries present all owner changes in equity in the consolidated statements of changes in equity. All non-owner changes in equity are presented in the consolidated statements of comprehensive income. Comparative information has been re-presented to conform with the standard.

• PSAK 4 (revised 2009), Consolidated and separate Financial Statements

This standard is specifically set them accounting for changes in ownership in subsidiaries, accounting loss of control in subsidiaries and information that must be disclosed by an entity that readers of financial statements to evaluate the nature of the relationship between the entities and subsidiaries.

Among other things, the application of this standard resulted in:

1. Presentation of non-controlling interest is presented as part of equity in the consolidated statement of financial position within, separately from the owners of the parent. Total comprehensive income must be attributed to the owners of the parent and to the non-controlling interest even if this results in the non-controlling interest having a deficit balance.

2. Akuntansi untuk investasi pada entitas anak dan entitas asosiasi dalam laporan keuangan tersendiri entitas induk, dengan menggunakan biaya perolehan atau sesuai dengan PSAK 55, Instrumen Keuangan: Pengakuan dan Pengukuran. Perusahaan memilih menggunakan metode biaya untuk investasi pada entitas anak dan perusahaan asosiasi dalam laporan keuangan tersendiri entitas induk, yang disajikan dalam informasi tambahan dalam laporan keuangan konsolidasian.

• PSAK 7 (Revisi 2010), Pengungkapan Pihak-pihak Berelasi

Standar ini memperluas definisi pihak-pihak berelasi dan pengungkapan hubungan pihak-pihak berelasi, transaksi dan saldo termasuk komitmen antara mereka. Standar ini juga mengharuskan pengungkapan hubungan antara entitas induk dan entitas anak terlepas dari apakah telah terjadi transaksi antara mereka. Selanjutnya pengungkapan atas kompensasi secara keseluruhan dan masing-masing kategori kompensasi yang diberikan kepada semua personil manajemen kunci juga diharuskan.

Perusahaan dan entitas anak telah mengevaluasi hubungan antara pihak-pihak berelasi dan mengungkapkannya sesuai dengan standar revisi ini dan dilakukan secara retrospektif.

• PSAK 24 (Revisi 2010), Imbalan Kerja

Pada standar ini terdapat tambahan alternatif metode baru untuk mengakui keuntungan / (kerugian) aktuarial, yaitu dengan perlakuan akuntansi untuk keuntungan / (kerugian) aktuarial yang dapat diakui secara sekaligus pada pendapatan komprehensif lain.

Revisi penting dan relevan bagi Grup untuk standar ini adalah mensyaratkan pengungkapan atas:

1. Pengungkapan rekonsiliasi saldo awal dan akhir dari nilai wajar aset program.
2. Awal dan akhir dari nilai wajar aset program.
3. Estimasi iuran uang diekspektasikan akan dibayar dalam program selama periode tahunan dimulai setelah periode pelaporan.
4. Deskripsi naratif atas dasar yang digunakan untuk menentukan tingkat imbal hasil ekspektasian aset secara keseluruhan.
5. Kategori utama aset program.
6. Pengungkapan jumlah periode tahunan saat ini dan periode empat tahun sebelumnya dari:

2. Accounting for investment in subsidiaries and associates in the separate financial statements of the parent, at cost or in accordance with PSAK 55, Financial Instruments: Recognition and Measurement. The Company elected to account for its investments in subsidiaries at cost in its separate financial statements, which are presented as supplementary information to the consolidated financial statements.

• PSAK 7 (Revised 2010), Related Party Disclosures

This standard has expanded the definition of related party and disclosure requirement, transaction and balance including any commitments between them. The standard also requires disclosure of the relationship between a parent and its subsidiaries, irrespective of whether there have been transactions between them. Further, disclosure of compensation in total and for each category of compensation given to all key management personnel is also required.

The Company and its subsidiaries had evaluated the relationships between related parties and disclosed them according to this revised standard and applied retrospectively.

• PSAK 24 (Revised 2010), Employee Benefits

In this standard introduced new alternative method to recognize actuarial gain or loss, with accounting treatment for recognizing the actuarial gain or loss which could fully recognized at other comprehensive income.

The important and relevant Revision for Group for this standard is requiring disclosure of:

1. Disclosure of reconciliation of beginning and ending balances of the fair value of plan assets.
2. The beginning and the end of the fair value of the program assets.
3. Estimation of dues money is expected will be paid in the program during the annual period right after the reporting period.
4. A narrative description of the basis used to determine the level of the expectation result of assets overall.
5. The main category of Program asset.
6. Disclosure of annual period amount at the time and four years before from:

- i. Nilai kini kewajiban imbalan pasti, nilai wajar aset program dan surplus atau defisit pada program.
- ii. Penyesuaian yang timbul pada:
 - a) Liabilitas program dinyatakan sebagai jumlah atau persentase dari aset program pada akhir periode pelaporan; dan
 - b) Aset program dinyatakan sebagai jumlah atau persentase dari aset program pada akhir periode pelaporan.
- 7. Nilai dan jumlah akumulatif keuntungan / kerugian aktuarial yang diakui pada pendapatan komprehensif lain, (untuk entitas yang memilih untuk mengakui keuntungan / kerugian aktuarial dalam pendapatan komprehensif lain).
- 8. Pengaruh kenaikan dan penurunan satu poin persentase dalam tingkat tren biaya kesehatan yang diasumsikan atas:
 - i. Biaya jasa kini agregat dan komponen biaya bunga dari biaya kesehatan pascakerja periodik neto; dan
 - ii. Akumulasi kewajiban imbalan pascakerja untuk biaya kesehatan.
- i. Present value of defined benefit obligation, fair value of program assets and surplus or deficit on the Program.
- ii. Adjustment from:
 - a) Liabilities program is disclosed as an amount or percentage from the program at the end reporting period; and
 - b) Program asset is disclosed as an amount or percentage from the program at the end reporting period.
- 7. The value and the number of accumulative advantage / loss aktuarial recognized on revenue of comprehensive another, (for entity who choose to recognize the loss in earnings / profits aktuarial comprehensive another).
- 8. Affected of increasing and decreasing one point of percentage in trend of the health cost is assumed of:
 - i. The present aggregate service cost and the component of interest cost from health cost post-employment net period; and
 - ii. Accumulation post-employment benefit obligation for health cost.

• PSAK 30 (Revisi 2011), Sewa

Hal penting yang relevan standar ini adalah pengakuan atas elemen tanah dan bangunan dalam perjanjian sewa dinilai klasifikasinya secara terpisah sebagai sewa pembiayaan atau sewa operasi, dengan mempertimbangkan bahwa pada umumnya tanah memiliki umur manfaat yang tidak terbatas.

• PSAK 34 (Revisi 2012), Kombinasi bisnis Entitas Sepengendali

Standar revisi ini secara khusus mengatur kombinasi bisnis entitas sepengendali atas entitas yang menerima bisnis (receiving entity), tetapi tidak mengatur entitas yang melepas bisnis (disposing entity). Penerapan standar revisi tidak berdampak terhadap perubahan kebijakan akuntansi Perusahaan yang mempengaruhi penyajian dan pengungkapan laporan keuangan konsolidasian untuk periode berjalan atau periode sebelumnya.

• PSAK 60 (Revisi 2010), Instrumen Keuangan: Pengungkapan

Standar yang baru menggabungkan dan memperluas sejumlah persyaratan pengungkapan yang telah ada sebelumnya dan menambahkan beberapa pengungkapan baru.

• PSAK 30 (Revised 2011), Leases

The important things relevant to this revised standard is recognition of land and building's elements in lease agreement classified separately as finance lease or an operating lease, considering that generally land having unlimited useful live.

• PSAK 34 (Revised 2012), Business Combination of Entities under Common Control

This revised standard is specifically regulate the business combination under common control over the entity that receives the business (receiving entity), but did not set off the business entity (disposing entity). The adoption of this amended standard has resulted in changes to the accounting policies that have affected the financial statement presentation and disclosure for the current and prior period.

• PSAK No. 60 (Revised), Financial Instruments: Disclosures

The new standard consolidate and expands a number of disclosure requirements existing and adds some new disclosures.

Prinsip utama dari standar ini adalah untuk mengungkapkan informasi yang memadai yang membuat pengguna laporan keuangan mampu mengevaluasi kinerja dan posisi keuangan instrumen keuangan yang signifikan milik perusahaan.

PSAK 60 berisi pengungkapan-pengungkapan baru atas risiko-risiko dan manajemen risiko dan mensyaratkan entitas pelaporan untuk melaporkan sensitivitas instrument keuangannya terhadap pergerakan risiko-risiko tersebut. Beberapa peraturan baru yang penting antara lain:

- 1) Pengungkapan kualitatif dan kuantitatif atas dampak dari risiko-risiko, antara lain risiko pasar, risiko kredit dan risiko likuiditas;
- 2) Penambahan pengungkapan untuk item-item yang mempengaruhi jumlah laba komprehensif, dimana keuntungan dan kerugian dipisahkan berdasarkan kategori instrumen keuangan; dan
- 3) Pengungkapan nilai wajar untuk setiap kelas aset dan kewajiban keuangan, serta pengungkapan hierarki nilai wajar untuk instrumen keuangan yang diukur dengan nilai wajar pada tanggal pelaporan.

Perusahaan telah menyertakan pengungkapan yang dipersyaratkan PSAK 60 untuk laporan keuangan dengan periode yang berakhir 31 Desember 2013.

• PSAK 61, "Akuntansi Hibah Pemerintah dan Pengungkapan Bantuan Pemerintah"

PSAK ini mengatur hal-hal yang berkaitan dengan hibah dan bantuan pemerintah. Hibah pemerintah adalah bantuan oleh pemerintah dalam bentuk pemindahan sumber daya kepada entitas sebagai imbalan atas kepatuhan entitas di masa lalu atau masa depan sesuai dengan kondisi tertentu yang berkaitan dengan kegiatan operasi entitas tersebut. Hibah pemerintah tidak mencakup partisipasi pemerintah dalam kepemilikan entitas.

Hibah pemerintah dapat dibedakan menjadi tiga jenis, yaitu:

- 1) Hibah yang terkait dengan aset, yaitu hibah pemerintah yang kondisi utamanya adalah bahwa entitas yang memenuhi syarat harus melakukan pembelian, membangun atau membeli aset jangka panjang.
- 2) Hibah yang terkait dengan penghasilan yaitu hibah pemerintah selain dengan hibah yang terkait dengan aset.
- 3) Pinjaman yang dapat dimaafkan adalah pinjaman

The main principle of this standard is to disclose sufficient information to enable users of financial statements to evaluate the significance financial instruments performance and position.

PSAK 60 contains new disclosures on risks and risk management and requires reporting entities to report financial instruments to movements in risks. Some of the notable new requirements are:

1. Qualitative and quantitative disclosures of risks impact, such as market risk, credit risk and liquidity risk;
2. Enhanced disclosures for items affecting total comprehensive income so that gains and losses are separated by each category of financial instruments, and
3. Disclosures of fair values of each class of financial assets and liabilities and disclosures of fair value hierarchy for financial instruments measured at fair value at the reporting date.

The Company has incorporated disclosure requirements of PSAK 60 for the financial statement as the years ended December 31, 2013.

• PSAK 61, Accounting for Government Grants and Disclosure of Government Assistance

This standard sets things related to Government grants and assistance. Government grants are assistance by Government by transferred the resources to the entity in return for compliance entities in the past or future compliance with certain conditions relating to the operating activities of the entity. Government grants do not cover Government participation in the ownership of the entity.

Government grants is divided into three types, which:

- 1) Grants related to assets, i.e. the Government grants which the primary condition is qualified to make the purchase, building or buying long-term assets.
- 2) Grants related to income are government grants other than grants related to assets.
- 3) Forgiveable loans is loans which lenders agreed to

yang mana pemberi pinjaman menyanggupi untuk membebaskan pembayaran kembali tergantung pada kondisi yang ditentukan sebelumnya.

Hibah pemerintah dapat diberikan dalam rangka dukungan keuangan segera kepada entitas daripada sebagai insentif untuk melakukan pengeluaran tertentu.

Kadaan ini dapat memberikan hak untuk mengakui hibah dalam laba rugi pada periode entitas memenuhi kualifikasi untuk menerima hibah tersebut, dengan pengungkapan yang cukup untuk memastikan bahwa dampaknya dapat dipahami secara jelas.

Hibah yang terkait dengan penghasilan disajikan sebagai kredit dalam laporan laba rugi komprehensif:

- 1) Secara Terpisah;
- 2) dalam pos umum seperti "penghasilan lain-lain"; atau
- 3) Sebagai pengurang dalam beban terkait.

Entitas mengungkapkan hal-hal berikut:

- a) Kebijakan akuntansi yang digunakan untuk hibah pemerintah, termasuk metode penyajian yang digunakan dalam laporan keuangan.
- b) Sifat dan luas hibah pemerintah yang diakui dalam laporan keuangan dan indikasi bentuk lain dari bantuan pemerintah yang mana entitas memperoleh manfaat langsung atas bantuan tersebut.
- c) Kondisi yang belum terpenuhi dan kontinjenji lain yang melekat atas bantuan pemerintah yang telah diakui.

• ISAK 25, Hak Atas Tanah

Pada interpretasi ini, biaya untuk mendapatkan hak legal atas tanah ketika tanah diperoleh pertama kali diakui sebagai bagian dari harga perolehan tanah. Sedangkan biaya terkait perpanjangan atau pembaruan hak atas tanah diakui sebagai aset takberwujud dan diamortisasi sepanjang umur hukum hak atau umur ekonomi tanah, mana yang lebih pendek.

Berikut ini standar baru dan standar revisi serta interpretasi yang diterapkan dalam laporan keuangan konsolidasian. Penerapan ini tidak memiliki pengaruh yang signifikan atas jumlah yang dilaporkan dalam laporan keuangan konsolidasian tetapi mempengaruhi akuntansi untuk transaksi masa mendatang:

- PSAK 2 (revisi 2009), Laporan Arus Kas
- PSAK 3 (revisi 2010), Laporan Keuangan Interim

free repayment depends on the condition of being determined beforehand.

Government grants can be given in order financial support immediately to entity rather than as incentive to do certain expenditure.

It can provide rights to admit a grant in income statement in the period entity qualified to receive the grant, by the disclosure sufficient to ensure that its impact can be understood clearly.

Grants that related to income is presented as credit in comprehensive income statement:

- 1) Separately;
- 2) in general account, such as "others income"; or
- 3) as a deduction in loads related.

An entity discloses the following:

- a) Accounting policy used to government grants, including the methods of presentation used in financial report.
- b) The nature and extensive government grants which is recognized in the financial statements and an indication of other forms of government help which entity derive a benefit directly over the aids.
- c) The conditions have not been fulfilled and other contingencies attaching to government assistance that has been recognized.

• ISAK 25, Land Rights

On this interpretation, the cost to get legal rights over the land when land is acquired recognized as part of land cost. While the costs related to the extension or renewal of land rights recognized as intangible asset and amortized over the land's right or the land's useful live, whichever is shorter.

The following new and revised standards and interpretations have also been adopted in these consolidated financial statements. Their adoption has not had any significant impact on the amounts reported in these consolidated financial statements but may impact the accounting for future transactions or arrangements:

- PSAK 2 (revised 2009), Statement of Cash Flows
- PSAK 3 (revised 2010), Interim Financial Reporting

- PSAK 5 (revisi 2009), Segmen Operasi
- PSAK 8 (revisi 2010), Peristiwa Setelah Periode Pelaporan
- PSAK 10 (revisi 2010), Pengaruh Perubahan Kurs Valuta Asing
- PSAK 13 (revisi 2011), Properti Investasi.
- PSAK 16 (revisi 2011), Aset Tetap.
- PSAK 19 (revisi 2010), Aset Tak Berwujud.
- PSAK 23 (revisi 2010), Pendapatan.
- PSAK 24 (revisi 2010), Imbalan Kerja.
- PSAK 25 (revisi 2009), Kebijakan Akuntansi .Perubahan Estimasi Akuntansi, dan Kesalahan.
- PSAK 26 (revisi 2011), Biaya Pinjaman.
- PSAK 30 (revisi 2011), Sewa Guna Usaha.
- PSAK 34 (revisi 2010), Kontrak Konstruksi.
- PSAK 45 (revisi 2011), Pelaporan Keuangan Entitas Nirlaba.
- PSAK 46 (revisi 2010), Pajak Penghasilan.
- PSAK 48 (Revisi 2009), Penurunan Nilai Aset.
- PSAK 50 (revisi 2010), Instrumen Keuangan: Penyajian.
- PSAK 55 (revisi 2011), Instrumen Keuangan: Pengakuan dan Pengukuran.
- PSAK 56 (revisi 2011), Laba Per Saham.
- PSAK 57 (revisi 2009), Provisi, Liabilitas Kontinjensi, dan Aset Kontinjensi.
- PSAK 58 (revisi 2009), Aset Tidak Lancar yang Dimiliki untuk Dijual dan Operasi yang Dihentikan.
- PSAK 60 (revisi 2011), Instrumen Keuangan: Pengungkapan.
- PSAK 61, Akuntansi Hibah Pemerintah dan Pengungkapan Batuan Pemerintah.
- ISAK 11, Distribusi Aset Non Kas Kepada Pemilik
- ISAK 14, Aset Tak berwujud - Biaya situs Web
- ISAK 15, PSAK 24 - Batas Aset Imbalan Pasti, Persyaratan Pendanaan Minimum dan Interaksinya
- ISAK 17, Laporan Keuangan Interim dan Penurunan Nilai.
- ISAK 18, Bantuan Pemerintah - Tidak Berelasi Spesifik dengan Aktivitas Operasi
- ISAK 20, Pajak Penghasilan - Perubahan dalam Status Pajak Entitas atau Para Pemegang Sahamnya
- ISAK 22, Perjanjian Konsesi Jasa: Pengungkapan
- ISAK 23, Sewa Operasi - Incentif
- ISAK 24, Evaluasi Substansi Beberapa Transaksi yang Melibatkan Suatu Bentuk Legal Sewa
- ISAK 25, Hak Atas Tanah

b. Pencabutan Standar dan Interpretasi

Pencabutan standar dan interpretasi ini tidak menyebabkan perubahan signifikan terhadap kebijakan akuntansi perusahaan dan tidak berdampak material atas jumlah yang dilaporkan atas periode berjalan atau periode sebelumnya:

- PSAK 5 (revised 2009), Operating Segments
- PSAK 8 (revised 2010), Events After the Reporting Period
- PSAK 10 (revised 2010), The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates
- PSAK13 (revised 2011), Investment Property
- PSAK 16 (revised 2011), Fixed Assets
- PSAK 19 (revised 2010), Intangible Assets
- PSAK 23 (revised 2010), Revenue
- PSAK 24 (revised 2010), Employee Benefits
- PSAK 25 (revised 2009), Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors
- PSAK 26 (revised 2011), Borrowing Costs
- PSAK 30 (revised 2011), Lease
- PSAK 34 (revised 2010), Construction Contracts
- PSAK 45 (revised 2010), Financial Reporting for Non-Profit Organization.
- PSAK 46 (revised 2010), Income Taxes
- PSAK 48 (revised 2009), Impairment Assets
- PSAK 50 (revised 2010), Financial Instruments: Presentation
- PSAK 55 (revised 2011), Financial Instrument: Recognition and Measurement
- PSAK 56 (revised 2011), Earnings per Share
- PSAK 57 (revised 2009), Provisions, Contingent Liabilities and Contingents Assets
- PSAK 58 (revised 2009), Non-Current Assets Held for Sale and Discontinued Operations
- PSAK 60 (revised 2011), Financial Instruments: Disclosures
- PSAK 61, Accounting for Government Grants and Disclosure of Government Assistance
- ISAK 11, Distributions of Non-Cash Assets to Owner
- ISAK 14, Intangible Assets - Web Site Costs
- ISAK 15, PSAK 24 - The Limit on a Defined Benefit Asset, Minimum Funding Requirements and their Interaction
- ISAK 17, Interim Financial Reporting and Impairment
- ISAK 18, Government Assistance - No Specific Relation to Operating Activities
- ISAK 20, Income Taxes - Change in Tax Status of an Entity or its Shareholders
- ISAK 22, Service Concession Arrangements: Disclosures
- ISAK 23, Operating Leases - Incentives
- ISAK 24, Evaluating the Substance of Transactions involving the Legal Form of a Lease
- ISAK 25, Land Rights

b. Repealing Standards and Interpretations

The repeal of these standards and interpretations did not cause significant changes to the Group accounting policies and did not have a material effect on amounts reported for the current period or prior periods:

1. PSAK 11, "Penjabaran Laporan Keuangan dalam Mata Uang Asing"
2. PSAK 39, "Akuntansi Kerjasama Operasi"
3. PSAK 51, "Akuntansi Kuasi Reorganisasi"
4. PSAK 52, "Akuntansi Mata Uang Pelaporan"
5. ISAK 4, "Alternatif Perlakuan yang Dijinkan atas Selisih Kurs"
6. ISAK 5, "Pelaporan Perubahan Nilai Wajar Investasi Efek dalam Kelompok Tersedia untuk Dijual"

c. Efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah

1 Januari 2014:

- PSAK 38 (revisi 2012) Kombinasi Bisnis Entitas Sepengendali.
- ISAK 21, Perjanjian Kontrak Real Estat.
- ISAK 27, Pengalihan Aset Dari Pelanggan.
- ISAK 28, Pengakhiran Liabilitas Keuangan Dengan Ekuitas.

1. PSAK No. 11, "Financial Statements of Foreign Currency"
2. PSAK 39, "Accounting for Joint Operations"
3. PSAK 51, "Accounting for Quasi - Reorganization"
4. PSAK 52, "Accounting Reporting Currency"
5. ISAK 4, "Alternatives Treatment that permitted to Foreign Exchange"
6. ISAK 5, "Fair Value Reporting Changes of Investment Securities Held for Sale Category"

c. Effective for periods beginning on or after

January 1, 2014:

- PSAK 38 (revised 2012), Business Combination Under Common Control Entity.
- ISAK 21, Real Estate Contract Agreement.
- ISAK 27, Transfer of Assets from customers.
- ISAK 28, Extinguishing Financial Liabilities with Equity Instruments.

5. IKHTISAR KEBIJAKAN AKUNTANSI SIGNIFIKAN

a. Pernyataan Kepatuhan

Laporan keuangan konsolidasian disusun menggunakan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia. Laporan keuangan tidak dimaksudkan untuk menyajikan posisi keuangan, hasil usaha dan arus kas sesuai dengan prinsip dan praktik akuntansi yang berlaku umum di negara dan yurisdiksi yang lain.

b. Penyajian Laporan Keuangan Konsolidasian

Dasar penyusunan laporan keuangan konsolidasian, kecuali laporan arus kas konsolidasi, adalah dasar akruial. Mata uang pelaporan yang digunakan untuk penyusunan laporan keuangan konsolidasian adalah mata uang Rupiah (Rp), dan Laporan keuangan konsolidasian disusun berdasarkan nilai historis, kecuali beberapa akun tertentu berdasarkan pengukuran lain sebagaimana diuraikan dalam kebijakan akuntansi masing-masing akun tersebut.

c. Prinsip - prinsip Konsolidasi

Laporan keuangan konsolidasian menggabungkan laporan keuangan Perusahaan dan entitas yang dikendalikan oleh Perusahaan (entitas anak) Pengendalian dianggap ada apabila Perusahaan mempunyai hak untuk mengatur kebijakan keuangan dan operasional suatu entitas untuk memperoleh manfaat dari aktivitasnya.

5. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

b. Statement of Compliance

The consolidated financial statements have been prepared in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards. These financial statements are not intended to present the financial position, results of operations and cash flows in accordance with accounting principles and reporting practices generally accepted in other countries and jurisdictions.

b. Consolidated Financial Statements Presentation

The consolidated financial statements, except for the consolidated statements of cash flows, are prepared under the accrual basis of accounting. The reporting currency used in the preparation of the consolidated financial statements is the Indonesian Rupiah (Rp), while the measurement basis is the historical cost, except for certain accounts which are measured on the bases described in the related accounting policies.

c. Principles of Consolidation

The consolidated financial statements incorporate the financial statements of the Company and entities controlled by the Company (its subsidiaries). Control is achieved where the Company has the power to govern the financial and operating policies of an entity so as to obtain benefits from its activities.

Hasil dari entitas anak yang diakuisisi atau dijual selama tahun berjalan termasuk dalam laporan laba rugi komprehensif konsolidasian sejak tanggal efektif akuisisi dan sampai dengan tanggal efektif penjualan.

Penyesuaian dapat dilakukan terhadap laporan keuangan keuangan entitas anak agar kebijakan akuntansi yang digunakan sesuai dengan kebijakan akuntansi yang digunakan oleh Perusahaan.

Seluruh transaksi antar perusahaan, saldo, penghasilan dan beban dieliminasi pada saat konsolidasian.

Kepentingan non pengendali pada entitas anak diidentifikasi secara terpisah dan disajikan dalam ekuitas. Pilihan pengukuran dibuat pada saat akuisisi dengan dasar akuisisi. Setelah akuisisi, nilai tercatat kepentingan non-pengendali adalah jumlah kepentingan non-pengendali pada pengakuan awal ditambah dengan proporsi kepentingan non pengendali atas perubahan selanjutnya dalam ekuitas. Jumlah pendapatan komprehensif diatribusikan pada kepentingan non pengendali bahkan jika hal ini mengakibatkan kepentingan non-pengendali mempunyai saldo defisit.

Sebelumnya, kepentingan non-pengendali diukur pada pengakuan awal pada proporsi kepemilikan kepentingan non-pengendali dalam biaya historis dari aset bersih yang dapat diidentifikasi dari pihak yang diakuisisi (acquiree). Bila kerugian dari kepentingan non-pengendali melebihi kepentingannya dalam ekuitas entitas anak, kelebihan dan setiap kerugian lebih lanjut yang diatribusikan kepada kepentingan non-pengendali dibebankan kepada pemegang saham mayoritas kecuali kepentingan non-pengendali tersebut mempunyai kewajiban mengikat dan dapat menanggung rugi tersebut.

Perubahan dalam bagian kepemilikan Perusahaan dan entitas anak pada entitas anak yang tidak mengakibatkan hilangnya pengendalian dicatat sebagai transaksi ekuitas. Nilai tercatat kepentingan entitas anak dan kepentingan non-pengendali disesuaikan untuk mencerminkan perubahan bagian kepemilikannya atas entitas anak. Setiap perbedaan antara jumlah kepentingan non-pengendali disesuaikan dan nilai wajar imbalan yang diberikan atau diterima diakui secara langsung dalam ekuitas dan diatribusikan pada pemilik entitas induk.

Perusahaan telah memilih untuk menyajikan sebagai bagian yang terpisah dalam ekuitas, sisa saldo yang berkaitan dengan pengaruh transaksi modal tahun sebelumnya dari entitas anak dengan pihak ketiga.

The results of subsidiaries acquired or disposed of during the year are included in the consolidated statements of comprehensive income from the effective date of acquisition and up to the effective date of disposal, as appropriate.

Where necessary, adjustments are made to the financial statements of the subsidiaries to bring the accounting policies used in line with those used by the Company.

All intra-group transactions, balances, income and expenses are eliminated on consolidation.

Non-controlling interests in subsidiaries are identified separately and presented within equity. Subsequent to acquisition, the carrying amount of non-controlling interests is the amount of those interests at initial recognition plus non-controlling interests' share of subsequent changes in equity. Total comprehensive income is attributed to non-controlling interests even if this results in the non-controlling interests having a deficit balance.

Previously, the non-controlling interest is measured on initial recognition at the non-controlling interests' proportionate share in the historical cost of the identifiable net assets of the acquiree. Where the losses applicable to the non-controlling interests exceed their interest in the equity of the subsidiary, the excess and any further losses attributable to the non-controlling interest are charged against the majority interest except to the extent that the non-controlling interest has a binding obligation to and is able to, make good the losses.

Changes in the Company and its subsidiaries interests in subsidiaries that do not result in a loss of control are accounted for as equity transactions. The carrying amounts of the Company and its subsidiaries interests and the non-controlling interests are adjusted to reflect the changes in their relative interests in the subsidiaries. Any difference between the amount by which the non-controlling interests are adjusted and the fair value of the consideration paid or received is recognised directly in equity and attributed to owners of the Company.

The Company has carried forward and opted to present as a separate item within equity, the remaining balance related to the effect of prior year's capital transaction of the subsidiary with third parties.

d. Kombinasi Bisnis

Akuisisi entitas anak dan bisnis dicatat dengan menggunakan metode akuisisi. Biaya akuisisi adalah nilai agregat nilai wajar (pada tanggal pertukaran) dari aset yang diperoleh, liabilitas yang terjadi atau ditanggung dan instrumen ekuitas yang diterbitkan sebagai pertukaran atas pengendalian dari pihak yang diakuisisi. Biaya-biaya terkait akuisisi diakui di dalam laporan laba rugi. Untuk kombinasi bisnis tahun sebelumnya, setiap biaya yang dapat diatribusikan langsung pada kombinasi bisnis dianggap sebagai bagian dari biaya kombinasi bisnis.

Dalam penerapannya, imbalan untuk akuisisi termasuk setiap aset atau liabilitas yang dihasilkan dari suatu kesepakatan imbalan kontijensi diukur terhadap nilai wajar pada tanggal akuisisi. Perubahan selanjutnya dalam nilai wajar disesuaikan dengan biaya akuisisi ketika memenuhi syarat sebagai penyesuaian pengukuran periode. Semua perubahan selanjutnya dalam nilai wajar dari imbalan kontijensi diklasifikasikan sebagai aset atau liabilitas yang dihitung sesuai dengan standar akuntansi. Perubahan dalam nilai wajar dari imbalan kontijensi yang diklasifikasikan sebagai ekuitas tidak dicatat.

Aset teridentifikasi, liabilitas dan liabilitas kontijensi pihak yang diakuisisi yang memenuhi kondisi-kondisi pengakuan berdasarkan PSAK 22 (revisi 2010), Kombinasi Bisnis, diakui pada nilai wajar, kecuali untuk aset dan liabilitas tertentu diukur dengan menggunakan standar yang relevan. Untuk kombinasi bisnis tahun sebelumnya dimana Perusahaan mengakuisisi kurang dari seluruh saham entitas anak, proporsi minoritas atas aset dan liabilitas dinyatakan sebesar jumlah tercatat sebelum akuisisinya.

e. Penggunaan Estimasi

Penyusunan laporan keuangan konsolidasian sesuai Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia mengharuskan manajemen membuat estimasi dan asumsi yang mempengaruhi jumlah aset dan liabilitas yang dilaporkan dan pengungkapan aset dan liabilitas yang dilaporkan dan pengungkapan aset dan liabilitas kontijensi pada tanggal laporan keuangan serta jumlah pendapatan dan beban selama periode pelaporan. Realisasi dapat berbeda dengan jumlah yang diestimasi.

f. Transaksi Pihak-pihak Berelasi

Pihak-pihak berelasi adalah orang atau entitas yang terkait dengan Perusahaan dan entitas anak (entitas pelapor):

- 1) Orang atau anggota keluarga terdekat mempunyai relasi dengan entitas pelapor jika orang tersebut:
 - a) memiliki pengendalian atau pengendalian bersama

d. Business Combinations

Acquisitions of subsidiaries and businesses are accounted for using the acquisition method. The cost of the business combination is the aggregate of the fair values (at the date of exchange) of assets given, liabilities incurred or assumed, and equity instruments issued in exchange for control of the acquire. Acquisition-related costs are recognized in profit or loss. For prior year business combination, any cost directly attributable to the business combination is considered as part of the cost of business combination.

Where applicable, the consideration for the acquisition includes any assets or liabilities resulting from a contingent consideration arrangement, measured at its acquisition-date fair value. Subsequent changes in such fair values are adjusted against the cost of acquisition where they qualify as measurement period adjustments. All other subsequent changes in the fair value of contingent consideration classified as an asset or liability are accounted for in accordance with relevant accounting standards. Changes in the fair value of contingent consideration classified as equity are not recognized.

The acquire's identifiable assets, liabilities and contingent liabilities that meet the conditions for recognition under PSAK 22 (revised 2010), Business Combination, are recognized at fair value, except for certain assets and liabilities that are measured using the relevant standards. For prior year business combination where the Company acquired less than all the shares of the subsidiary, the minority's proportion of those assets and liabilities is stated at their pre-acquisition carrying amounts.

e. Use of Estimate

The preparation of the consolidated financial statements in conformity with Indonesian Financial Accounting Standards requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Actual results could be different from those estimates.

f. Transactions with Related Parties

A related party is a person or entity that is related to the Company and its subsidiaries (the reporting entity):

- 1) A person or a close member of that person's family is related to the reporting entity if that person:
 - a) has control or joint control over the reporting

- entitas pelapor;
- b) memiliki pengaruh signifikan entitas pelapor; atau
 - c) personil manajemen kunci entitas pelapor atau entitas induk dari entitas pelapor.
2. Suatu entitas berelasi dengan entitas pelapor jika memenuhi salah satu hal berikut:
- a) Entitas dan entitas pelapor adalah anggota dari kelompok usaha yang sama (artinya entitas induk, entitas anak, dan entitas anak berikutnya terkait dengan entitas lain).
 - b) Satu entitas adalah entitas asosiasi atau ventura bersama dari entitas lain (atau entitas asosiasi atau ventura bersama yang merupakan anggota suatu kelompok usaha, yang mana entitas lain tersebut adalah anggotanya).
 - c) Kedua entitas tersebut adalah ventura bersama dari pihak ketiga yang sama.
 - d) Satu entitas adalah ventura bersama dari entitas ketiga dan entitas yang lain adalah entitas asosiasi dari entitas ketiga.
 - e) Entitas tersebut adalah suatu program imbalan pasca kerja untuk imbalan kerja dari salah satu entitas pelapor atau entitas yang terkait dengan entitas pelapor. Jika entitas pelapor adalah entitas yang menyelenggarakan program tersebut, maka entitas sponsor juga berelasi dengan entitas pelapor.
 - f) Entitas yang dikendalikan atau dikendalikan bersama oleh orang yang diidentifikasi dalam huruf 1).
 - g) Orang yang diidentifikasi dalam huruf 1) a) memiliki pengaruh signifikan atas entitas atau personil manajemen kunci entitas (atau entitas induk dari entitas).
- Seluruh transaksi yang dilakukan dengan pihak-pihak berelasi, baik dilakukan dengan kondisi dan persyaratan dengan pihak ketiga maupun tidak, diungkapkan pada laporan keuangan konsolidasian.
- g. Kas dan Setara Kas**
- Kas dan setara kas terdiri dari saldo kas dan bank, serta deposito berjangka yang jatuh tempo dalam waktu tiga (3) bulan atau kurang sejak tanggal penempatan dan tidak digunakan sebagai jaminan atau dibatasi penggunaannya.
- Dalam komponen setara kas tidak termasuk deposito berjangka yang dijadikan jaminan pada bank walaupun jatuh temponya tidak lebih dari 3 (tiga) bulan. Deposito yang bersangkutan disajikan dalam kelompok aset lancar sepanjang penjaminan tersebut meliputi periode tidak lebih dari satu tahun dari tanggal laporan posisi keuangan.
- entity;
- b) has significant influence over the reporting entity; or
 - c) is a member of the key management personnel of the reporting entity or of a parent of the reporting entity.
2. An entity is related to the reporting entity if any of the following conditions applies:
- a) The entity, and the reporting entity are members of the same group (which means that each parent, subsidiary and fellow subsidiary is related to the others).
 - b) One entity is an associate or joint venture of the other entity (or an associate or joint venture of a member of a group of which the other entity is a member).
 - c) Both entities are joint ventures of the same third party.
 - d) One entity is a joint venture of a third entity and the other entity is an associate of the third entity.
 - e) The entity is a post-employment benefit plan for the benefit of employees of either the reporting entity, or an entity related to the reporting entity. If the reporting entity is itself such a plan, the sponsoring employers are also related to the reporting entity.
 - f) The entity is controlled or jointly controlled by a person identified in 1).
 - g) A person identified in 1) a) has significant influence over the entity or is a member of the key management personnel of the entity (or a parent of the entity).

All transactions with related parties, whether or not made at similar terms and conditions as those done with third parties, are disclosed in the consolidated financial statements.

g. Cash and Cash Equivalents

Cash and cash equivalents consist of cash on hand and in banks, and time deposits with original maturities within three (3) months or less and not pledged as collateral or restricted in use.

The components of cash equivalents include time deposits are not pledged as collateral for bank although maturities of not more than 3 (three) months. Deposit is presented in the current assets of the guarantee covers a period not exceeding one year from the balance sheet date.

h. Instrumen Keuangan

Aset Keuangan

Piutang Usaha

Piutang adalah aset keuangan non-derivatif dengan pembayaran tetap atau telah ditentukan dan tidak mempunyai kuotasi di pasar aktif.

Aset keuangan tersebut tidak dimaksudkan untuk dijual dalam waktu dekat dan tidak diklasifikasikan sebagai aset keuangan yang diukur pada nilai wajar melalui laporan laba rugi, investasi dimiliki hingga jatuh tempo atau aset tersedia untuk dijual.

Piutang usaha diakui pertama kali pada nilai wajar dan setelah pengukuran awal diukur pada biaya perolehan diamortisasi menggunakan metode bunga efektif dikurangi penyisihan penurunan nilai. Penyisihan atas penurunan nilai pada piutang usaha ditentukan pada saat terdapat bukti objektif bahwa perusahaan tidak dapat memperoleh seluruh jumlah yang ditagihkan berdasarkan jangka waktu dari piutang tersebut.

Pada setiap tanggal laporan posisi keuangan, manajemen perusahaan menelaah apakah suatu aset keuangan atau kelompok aset keuangan telah mengalami penurunan nilai. Manajemen menentukan apakah terdapat bukti objektif mengenai penurunan nilai dilakukan secara individual atas aset keuangan yang signifikan. Jika terdapat bukti objektif bahwa penurunan nilai telah terjadi atas aset dalam kategori piutang, maka jumlah kerugian tersebut diukur sebagai selisih antara nilai tercatat aset dengan nilai kini estimasi arus kas masa depan (tidak termasuk kerugian kredit masa depan yang belum terjadi) yang didiskonto menggunakan suku bunga efektif awal dari aset tersebut (yang merupakan suku bunga efektif yang dihitung pada saat pengakuan awal). Nilai tercatat aset tersebut langsung dikurangi dengan penurunan nilai yang terjadi atau menggunakan akun penyisihan dan jumlah kerugian yang terjadi diakui di laporan laba rugi.

Kebijakan dalam penerapan PSAK 55 (Revisi) yaitu mengevaluasi bukti-bukti objektif terjadinya penurunan nilai selama periode berjalan. Bilamana hasil evaluasi terhadap bukti-bukti objektif penurunan nilai selama periode berjalan dapat diketahui juga atas bagian berasal dari periode sebelumnya, maka perusahaan akan memperhitungkan pengaruhnya pada saldo laba.

h. Financial Instruments

Financial Assets

Accounts Receivable

Receivables derivatif non-financial assets with fixed or predetermined payment and do not have the quote in an active market.

Financial assets not intended for sale in the near future and is not classified as financial assets measured at fair value through profit and loss, held to maturity "or assets available for sale.

Trade receivables are recognized initially at fair value and after the initial measurement is measured at amortized cost using the effective interest rate less provision for impairment. Provision for impairment of trade receivables is determined on objective times there is evidence that the company is unable to obtain the entire amount billed based on the term receivable.

At each balance sheet date, the company is management review whether the financial asset or group of financial assets are impaired. Management determines whether there is objective evidence of impairment of financial assets individually significant. If there is objective evidence that the deterioration has occurred on the doubtful assets in the category, then the amount of the loss is measured as the difference between the carrying amount of assets with a present value of future cash flows (excluding future credit losses that have not been) be discounted using the principle of good effective interest rates (which is the kind of effective interest computed at initial recognition). The book value of the asset less any impairment in value incurred directly or use the reserve account and the amount of the losses are recognised in the income statement.

Policies in the application of PSAK 55 (Revised) which evaluates the objective evidence of impairment during the period. When the results of the evaluation objective evidence of impairment during the period can be seen also in part derived from the previous period, the company will consider the effect on retained earnings.

Piutang Usaha dinyatakan sebesar nilai bersih yang dapat direalisasikan setelah dikurangi dengan penyisihan piutang ragu-ragu.

Piutang yang benar-benar tidak dapat ditagih dihapuskan dari pembukuan setelah mendapat persetujuan dari Pemegang Saham.

Liabilitas Keuangan

- 1) Liabilitas Keuangan yang Diukur Pada Nilai Wajar Melalui Laporan Laba Rugi.

Liabilitas Keuangan diklasifikasikan dalam kategori ini apabila Liabilitas tersebut merupakan hasil dari aktifitas perdagangan atau transaksi derivatif yang tidak dimasukkan sebagai lindung nilai, atau jika perusahaan memilih untuk menetapkan Liabilitas keuangan tersebut dalam kategori ini. Perubahan dalam nilai wajar langsung diakui dalam laporan Laba Rugi.

- 2) Liabilitas Keuangan Lain-lain

Kategori ini merupakan liabilitas keuangan yang tidak dimiliki untuk diperdagangkan atau pada saat pengakuan awal tidak ditetapkan untuk diukur pada nilai wajar melalui laporan laba rugi.

Instrumen keuangan yang diterbitkan atau komponen dari instrumen keuangan tersebut, yang tidak diklasifikasikan sebagai liabilitas keuangan yang diukur pada nilai wajar melalui laporan laba rugi, diklasifikasikan sebagai liabilitas keuangan lain-lain, jika substansi perjanjian kontraktual mengharuskan perusahaan untuk menyerahkan kas atau aset keuangan lain kepada pemegang instrumen keuangan, atau jika liabilitas tersebut diselesaikan melalui penukaran kas atau aset keuangan lain atau saham sendiri yang jumlahnya tetap atau telah ditetapkan.

i. Persediaan

Persediaan suku cadang lokomotif/kereta, suku cadang prasarana pokok, bahan pelumas dan bahan bakar dicatat secara perpetual dengan menggunakan asumsi arus biaya rata-rata (*moving average*).

Dalam biaya perolehan suku cadang dan perlengkapan termasuk biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh dan mengirimkan suku cadang dan pada lokasi dan kondisi siap digunakan.

Persediaan dinyatakan sebesar nilai yang lebih rendah antara biaya perolehan atau nilai realisasi neto (*the lower of cost or net realizable value*).

Receivables are stated at net realizable value after deducting the allowance for doubtful accounts.

Accounts receivable that really cannot be collectible will be eliminated from the bookkeeping after approval from shareholders.

Financial Liabilities

- 1) Financial Liabilities Measured At Fair Value Through Statement of Income.

Financial liabilities are classified in this category if the obligation is the result of the derivatives of commercial activities or transactions that are not included in coverage, or if the company chooses to establish the financial commitments in this category. Changes in value recognized immediately in income.

- 2) Other financial liabilities

This category is a financial obligation that is not to be traded during the initial recognition or not set up to be measured at fair value through Income statement.

Financial instruments issued by financial instruments or components which are not classified as financial liabilities are measured at fair value through profit or loss are classified as other financial liabilities if the content of the contractual agreement requires the company to deliver cash or another financial asset holder financial instruments or, if liability settled through the exchange of money or other financial assets or shares of a fixed amount or determined.

i. Inventories

Locomotive spare parts inventories, train, spare parts of basic infrastructure, lubricants and fuel are recorded perpetually using weighted average cost assumption.

The cost of spare parts and equipment include cost to purchase and deliver spare parts to the location and cost to make the inventories ready for use.

Inventories are valued at the lower of cost or net realizable value.

j. Aset Tetap

- 1) Aset tetap Perusahaan dinyatakan berdasarkan biaya perolehan.
- 2) Aset tetap yang berasal dari bantuan Pemerintah dinyatakan sebesar nilai wajar bantuan ditambah semua pengeluaran yang dapat diidentifikasi langsung dengan aset tetap tersebut sehingga siap untuk digunakan.
- 3) Pada tanggal laporan posisi keuangan aset tetap disajikan sebesar nilai bukunya yaitu biaya perolehan dikurangi dengan akumulasi penyusutan.
- 4) Kecuali tanah yang tidak disusutkan, aset tetap disusutkan berdasarkan metode garis lurus dengan tarif penyusutan yang sesuai dengan taksiran masa manfaat sejak tanggal aset tersebut siap digunakan.

Tahun 2012 terjadi perubahan kebijakan akuntansi aset tetap sesuai Surat Edaran Keuangan (SK) Nomor: 2/KU.408/KA-2012 tertanggal 3 Januari 2012 tentang Tata Cara Perhitungan Penyusutan Berdasarkan Metode Garis Lurus Dan Biaya Penyusutan Di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero), sehingga masa manfaat dan tarif penyusutan aset tetap yang berlaku untuk tahun 2013 dan 2012 adalah sebagai berikut:

j. Fixed Assets

- 1) Company's fixed assets are stated at cost.
- 2) Fixed assets which come from the Government contribution are stated at the fair value plus any directly attributable costs to bring the asset to the condition for their intended use.
- 3) On the statement of financial position, assets are presented at book value namely the acquisition cost less accumulated depreciation.
- 4) Unless the land is not depreciated, fixed assets are depreciated using the straight-line-method of depreciation rates based on estimated useful lives from the date the asset is ready for use.

In 2012, changes in accounting policies of fixed assets in appropriate with Financa Circulating Letter (SK) No. 2/KU.408/KA-2012 dated January 3, 2012, about Procedure of Depreciation Calculation Based on Straight Line Method and Depreciation Costs in PT Kereta Api Indonesia (Persero), so that the useful life of fixed assets and depreciation rates applicable for 2013 and 2012 are as follows:

Jenis Aset Tetap	Masa Manfaat (Tahun)/ Useful Lives (Years)		Tarif Penyusutan Per Tahun/ Depreciation Rate Per Year		Type of Fixed Assets
	2013	012	2013	012	
Sarana Gerak					
Kereta Penumpang					Moveable Infrastructure
K.1 (Eksekutif)	30	30	3.33%	.33%	Passenger Train
K.2 (Bisnis)	30	30	3.33%	.33%	K.1 (Executive)
K.3 (Ekonomi)	30	30	3.33%	.33%	K.2 (Business)
Kereta Rel Listrik					K.3 (Economic)
K.1	30	30	3.33%	.33%	Electric Train
K.2	30	30	3.33%	.33%	K.1
K.3	30	30	3.33%	.33%	K.2
Kereta Rel Diesel					K.3
K.1	30	30	3.33%	.33%	Diesel Train
K.2	30	30	3.33%	.33%	K.1
K.3	30	30	3.33%	.33%	K.2
Gerbong	30	30	3.33%	.33%	K.3
Lokomotif Diesel	30	30	3.33%	.33%	Wagons
					Diesel Locomotive

Jenis Aset Tetap	Masa Manfaat (Tahun)/ Useful Lives (Years)		Tarif Penyusutan Per Tahun/ Depreciation Rate Per Year		Type of Fixed Assets
	2013	2012	2013	2012	
Prasarana					
GedungDinas	40	40	2.5%	2.5%	Office Building
Rumah Dinas	40	40	2.5%	2.5%	Official House
Instalasi KomunikasiC	20	20	5%	5%	ommunication Installation
Instalasi Listrik	20	20	5%	5%	Electricity Installation
Instalasi Air dan Minyak	20	20	5%	5%	Water and Kerosene Installation
Tanah	00		0%	0%	Land
Fasilitas					
Kendaraan BermotorV	55		20% ²	0%	Vehicles
Barang Inventaris	55		20% ²	0%	Inventory
Mesin dan Peralatan	10	10	10% ¹	0%	Machinery and Equipment
Instalasi Bergerak	10	10	10% ¹	0%	Mobile Installation

- 5) Pengeluaran untuk perbaikan dan pemeliharaan aset tetap yang terjadi selama berlangsungnya pemanfaatan aset tetap akan dicatat sebagai beban pada periode terjadinya pengeluaran tersebut.
- 5) The cost of maintenance and repairs of fixed assets which occur in period of the usage is directly recorded as expenses in the period incurred.
- 6) Pengeluaran yang memenuhi salah satu kriteria menambah masa manfaat ekonomis atau meningkatkan mutu pelayanan atau menambah kapasitas dikapitalisasi ke dalam biaya perolehan aset tetap.
- 6) Any expenditure that meets one of the criteria increase the useful life or improve the quality of service or increase capacity will be capitalized to the asset cost.
- 7) Aset tetap yang tidak lagi dapat digunakan untuk memperoleh pendapatan, tanah lintas yang tidak digunakan, serta aset tetap yang dikuasai oleh pihak lain dipindahkan dari klasifikasi aset tetap menjadi "aset tetap tidak produktif" dalam kelompok aset lain-lain.
- 7) Fixed assets that can no longer be used to obtain revenue, unused cross land, and the fixed assets held by the other party moved from the classification of fixed assets into "unproductive assets" in a group of other assets.
- 8) Aset tetap yang berasal dari Bantuan Pemerintah diakui dalam laporan posisi keuangan sejak diterimanya BASTO dengan memperhatikan KAI dapat menggunakan aset tetap tersebut untuk memproduksi jasa atau mengenakan biaya pada pihak lain untuk penggunaan aset tetap tersebut. KAI juga memiliki kemampuan untuk menentukan bagaimana aset tersebut dioperasikan atau dipelihara, serta KAI juga dapat menentukan kapan untuk mengganti atau kapan untuk tidak menggunakan lagi aset tersebut. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa KAI memiliki pengendalian atas aset tersebut sehingga KAI mengakui aset tetap tersebut pada saat diterima dari pemerintah melalui BASTO. Penyusutan atas aset tetap tersebut mulai dibebankan pada saat aset tersebut siap untuk digunakan.
- 8) Fixed assets from Government Assistance recognized in the statement of financial position as they are received by the Group as evidenced by the issuance of BASTO (minutes of asset handover to be operated by the company) KAI is able to use produce services or charge others to use the fixed asset. KAI also is able to determine how the assets are operated or maintained, as well as KAI can determine when to replace or when not to use the assets anymore. These conditions indicate that KAI has control over the assets that KAI recognize the asset when it is received from the government through BASTO. Depreciation on fixed assets started as the asset are ready for use.

Dengan penerapan PSAK 16 (Revisi 2007), "Aset Tetap". Perusahaan dan entitas anak menggunakan metode biaya perolehan yang diterapkan secara konsisten terhadap semua aset tetap dalam kelompok yang sama.

k. Properti Investasi

Properti investasi adalah properti (tanah atau bangunan atau bagian dari suatu bangunan atau keduanya) untuk menghasilkan rental atau untuk kenaikan nilai atau keduanya.

Properti investasi dinilai berdasarkan harga perolehan dan dilakukan penyusutan sesuai dengan masa manfaatnya.

I. Aset dalam Pelaksanaan

Akumulasi biaya konstruksi atau rehabilitasi bangunan, kereta, gerbong, instalasi mesin dan biaya-biaya lain dikapitalisasi oleh Perusahaan dalam akun "aset dalam pelaksanaan".

Biaya yang timbul sehubungan dengan pekerjaan dalam proses akan diklasifikasikan sesuai dengan peruntukannya. Biaya yang timbul sehubungan dengan pekerjaan pesanan untuk pembuatan persediaan akan diklasifikasikan dalam akun Persediaan. Biaya yang timbul sehubungan dengan pekerjaan pembuatan aset tetap akan diklasifikasikan dalam akun Aset Tetap.

Untuk biaya yang tidak dapat dikapitalisasi akan dibiayakan pada tahun berjalan.

M. Penurunan Nilai Aset

Perusahaan menerapkan PSAK No. 48 tentang "Penurunan Nilai Aset" yang mensyaratkan bahwa jumlah aset yang dapat diperoleh kembali diestimasi pada saat kejadian-kejadian atau perubahan-perubahan mengindikasikan bahwa nilai tercatatnya mungkin tidak dapat diperoleh kembali. Penurunan nilai aset diakui sebagai rugi pada laporan laba rugi tahun yang bersangkutan.

Perusahaan mengindikasi terjadi penurunan nilai aset apabila terjadi hal-hal sebagai berikut:

- 1) Terdapat bukti keusangan atau kerusakan fisik aset;
- 2) Terjadi perubahan signifikan yang berdampak merugikan sehubungan dengan seberapa jauh, atau cara, aset digunakan atau diharapkan akan digunakan;
- 3) Terdapat bukti dari laporan internal yang mengindikasikan bahwa kinerja ekonomi aset lebih buruk, atau akan lebih buruk dari yang diharapkan;

Penurunan Nilai Aset diterapkan terhadap semua Aset, kecuali

- 1) Persediaan;
- 2) Aset yang timbul dari kontrak konstruksi;

With the application of PSAK 16 (Revised 2007), "Fixed Assets". Companies and subsidiaries using the cost method is applied consistently to all fixed assets in the same group.

k. Investment Properties

Investment property is property (land or a building or part of a building or both) to rental produce or to increase the value or both.

Investment property valued at cost and depreciated over their useful lives in accordance with.

I. Construction in Progress

The accumulated cost of construction or rehabilitation of buildings, trains, wagons, machinery installation and other costs capitalized by the Company in account "Construction in Progress".

Costs related with the construction in progress is classified according to its purpose as needed. Cost for inventory making is classified as Inventory. Cost related to manufacture of fixed assets is classified as Fixed Asset.

Uncapitalised Cost is expensed during the year.

M. Impairment of Assets

The Company adopted PSAK No. 48 on "Impairment of Assets" which requires that the amount of assets that can be recovered when events or changes indicate that the carrying value may not be recoverable. Impairment of assets recognized as a loss in the income statement for the year.

Events that indicated a decline in the value of assets include:

- 1) There is evidence of obsolescence or physical damage to assets;
- 2) Significant changes which adversely impact with respect to how far, or how, the asset is used or expected to be used;
- 3) There is evidence from internal reporting indicates that the asset's economic performance is worse, or will be worse than expected;

Events that indicated a decline in the value of assets include:

- 1) Inventory
- 2) Assets arising from construction contracts;

- 3) Aset Pajak Tangguhan;
- 4) Aset yang timbul dari Imbalan Kerja;
- 5) Aset keuangan yang termasuk dalam ruang lingkup Instrumen Keuangan;
- 6) Properti Investasi yang diukur pada nilai wajar;
- 7) Biaya akuisisi tangguhan, dan aset tak berwujud, yang timbul dari hak kontraktual penanggung berdasarkan kontrak asuransi yang termasuk dalam ruang lingkup Akuntansi Asuransi Kerugian dan Akuntansi Asuransi Jiwa;
- 8) Aset Tidak Lancar (atau kelompok lepasan) yang diklasifikasikan sebagai dimiliki untuk dijual sesuai dengan Aset Tidak Lancar yang Dimiliki untuk Dijual dan Operasi yang Dihentikan;

Rugi penurunan nilai diakui dalam laba rugi terhadap aset yang tidak direvaluasi dalam akun Administrasi dan Umum, sedangkan untuk aset yang direvaluasi, rugi penurunan nilai diakui dalam Pendapatan Komprehensif Lainnya;

Setelah pengakuan rugi penurunan nilai, beban penyusutan (amortisasi) aset disesuaikan di periode mendatang untuk mengalokasikan jumlah tercatat aset revisian, setelah dikurangi nilai residu (jika ada), secara sistematis selama sisa umur manfaatnya;

Perusahaan dalam kebijakannya atas penerapan PSAK 48 mengklasifikasikan tingkat kewajaran kondisi Aset menggunakan prosentase kerusakan yang diperoleh berdasarkan hasil inventarisasi;

Pada tahun 2011 penerapan awal atas PSAK 48 oleh Perusahaan diutamakan pada Aset yang bersifat Sarana Perkeretaapian dengan penetapan dan pengklasifikasian kondisi Aset sebagai berikut:

Penetapan dan Pengklasifikasian Kondisi Aset Sarana Kereta dan Lok:

- 3) Deferred tax assets;
- 4) Assets arising from the Employee Benefits;
- 5) Financial assets that are included in the scope of Financial Instruments;
- 6) Investment property measured at fair value;
- 7) Deferred acquisition costs, and intangible assets, arising from contractual rights under the insurance contract the insurer are included in the scope of the Insurance Accounting and Accounting for Life Insurance;
- 8) Non-current asset (or group removable) are classified as held for sale in accordance with the Non-current Assets Held for Sale and Discontinued Operations;

Impairment loss is recognized in profit or loss under in the General and Administrative account, while for the revalued assets, an impairment loss is recognized in Other Comprehensive Income;

After recognition of impairment loss, depreciation (amortization) adjusted assets in future periods to allocate the assets of the carrying amount of the revision, after deducting the residual value (if any), are systematically over the remaining useful life;

The Company's in its policy on the application of PSAK 48 to classify the condition of assets using the equity percentage of damage obtained by the results of inventory;

In 2011 the initial application of PSAK 48 by the Company Assets are prioritized on the railway facilities to the determination and classification of assets as the following conditions:

Determination and classification of Train Facilities Asset Condition and Loco:

Kondisi Aset Sarana Kereta dan Lok	Percentase Kerusakan/ Damage percentage	Train Facilities Asset & Loco Condition
Beredar dalam rangkaian pokok	0%	Circulate on the connection series principal
Lokomotif cadangan	0%	Locomotive reserves
Jalan percobaan ex. rusak dipo	0%	Dipo trial damaged roads
Jalan percobaan ex. rusak balai yasa	0%	Balai Yasa trial damaged roads
Pemeliharaan berkala	10%	Periodic maintenance
Perbaikan	10%	Repairing
PA lengkap	35%	Complete PA
SPA	20%	SPA
PB	10%	PB

Kondisi Aset Sarana Kereta dan Lok	Percentase Kerusakan/ Damage percentage	Train Facilities Asset & Loco Condition
Modifikasi	50%	Modification
Retrofit	50%	Retrofit
Rehabilitasi	50%	Rehabilitation
Konservasi (dapat diperbaiki)	70%	Conservation (can be repaired)
Konservasi (tunggu afkir)	90%	Conservation (wait to rejects)
Afkir (tunggu rucat)	100%	Rejected (wait to shredded)

Penetapan dan Pengklasifikasian Kondisi Aset Sarana Gerbong	Determination and classification of the Wagons Facilities Asset Condition	
Kondisi Aset Gerbong	Percentase Kerusakan/ Damage percentage	Wagons Asset Condition
Dapat Dioperasikan	0%	Can be operated

Penetapan dan Pengklasifikasian Kondisi Aset Prasarana:	Determination and classification of Infrastructure Asset Condition:	
Kondisi Aset Prasarana	Percentase Kerusakan/ Damage percentage	Infrastructure Asset Condition
Baik (Layak Huni/Tanpa Perbaikan)	0%	Good (livable/ without repaired)

n. Beban Ditangguhkan

Yang termasuk beban ditangguhkan antara lain: pengeluaran untuk pendirian perusahaan, pengeluaran untuk legal hak atas tanah dan pengeluaran lainnya yang mempunyai manfaat lebih dari 1 (satu) tahun. Biaya ditangguhkan disajikan di laporan posisi keuangan pada nilai bersihnya yaitu harga perolehan dikurangi akumulasi amortisasi. Pembebanan pada periode berjalan dilakukan dengan metode garis lurus sesuai dengan taksiran masa manfaatnya.

o. Aset Tak Berwujud

Yang termasuk aset tak berwujud yaitu pengeluaran untuk legal hak atas tanah dan pengeluaran atas aset prasarana dan hak

n. Deferred Charges

Deferred charges consist of: incorporation fees, expenses for legal rights to land and other expenditures that have a useful life of more than 1 (one) year. Deferred charges are presented in the balance sheet at their net value at cost less accumulated amortization. Loading in the current period by the straight-line method over the estimated useful lives.

o. Intangible Assets

Intangible assets consist of expenses for legal of land rights and spending on operate infrastructure assets rights to PT

pengoperasiannya pada PT Kereta Api Indonesia (Persero). Aset tak berwujud diamortisasi sesuai masa manfaatnya yaitu selama 20 tahun dan apabila diketahui tidak mempunyai manfaat langsung dibebankan pada tahun berjalan

p. Taksiran Pajak Penghasilan

- 1) Perusahaan menerapkan metode pajak penghasilan tangguhan dalam menghitung taksiran pajak penghasilan sebagaimana diharuskan dalam Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 46 tentang Akuntansi Pajak Penghasilan. Metode pajak penghasilan tangguhan ini diterapkan untuk mencerminkan pengaruh atas beda waktu dan rugi fiskal, baik berupa aset maupun liabilitas, disajikan dalam jumlah bersih sebagai pajak atas beda waktu antara pelaporan komersial dengan fiskal.
- 2) Saldo rugi fiskal yang dapat dikompensasi diakui sebagai aset pajak tangguhan apabila besar kemungkinan bahwa jumlah laba fiskal pada masa mendatang akan memadai untuk dikompensasi.
- 3) Koreksi terhadap liabilitas perpajakan diakui saat surat ketetapan pajak diterima atau jika mengajukan keberatan, pada saat keputusan atas keberatan tersebut telah ditetapkan.

q. Utang Usaha

Utang usaha adalah utang yang timbul dari pengadaan barang/jasa yang dinyatakan sebesar nilai barang/jasa yang harus dibayar kepada rekanan. Utang usaha yang berhubungan dengan pemborongan pekerjaan diakui dan dicatat berdasarkan persentase fisik pekerjaan yang telah diselesaikan dan dinyatakan dengan Berita Acara.

r. Liabilitas Imbalan Pasca-Kerja

Sesuai dengan Undang-undang Ketenagakerjaan No. 13 tahun 2003 tanggal 25 Maret 2003, Perusahaan diwajibkan memberikan manfaat pasca-kerja kepada seluruh karyawan tetapnya. Manfaat tersebut meliputi uang pesangon, penghargaan masa kerja, serta kompensasi (uang penggantian hak). Manfaat tersebut diberikan apabila karyawan mengakhiri masa kerjanya baik karena pemutusan hubungan kerja, pensiun maupun meninggal dunia.

Sesuai dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 24 (Revisi 2010) tentang "Imbalan Kerja", Perusahaan diwajibkan menghitung dan menyajikan nilai kini liabilitas manfaat tersebut di atas. Bagian yang telah menjadi vested atau jatuh tempo dalam tahun berjalan harus dibebankan dalam laporan laba rugi tahun berjalan.

Kereta Api Indonesia (Persero). Amortization of intangible assets will be amortized over their useful lives which is 20 years and if the assets are not known to have an immediate benefit are amortized in the current year.

p. Income Tax Estimation

- 1) The Company applied the deferred income tax method of accounting for income tax in accordance with Statement of Financial Accounting Standards (PSAK) No. 46 on Accounting for Income Taxes. Deferred income tax method is applied to reflect the effect of temporary differences and tax losses, either assets or liabilities, expressed in net amount as a tax on timing differences between financial and tax reporting.
- 2) Retained loss carry-over recognized deferred tax assets, if there is a likelihood that taxable profit will be available for future compensation.
- 3) Corrections to tax obligations are recorded when an assessment is received or, if appealed against, when the decision of the appeal is determined.

q. Trade Payable

Trade payables represent payables resulting from the procurement of goods/services which are stated at the amount should be paid to the suppliers. Trade payables related to construction in progress are recognized and recorded based on percentage of completion of physical work and stated in a report.

r. Post-Employment Benefit Obligation

In accordance with the Employment Act No. 13 of 2003 dated March 25, 2003, the Company is required to provide post-employment benefits to all permanent employees. These benefits include severance pay, gratuity and compensation (cash compensation). These benefits are granted if the employee works either end due to termination of employment, retirement or death.

In accordance with Statement of Financial Accounting Standards (PSAK) No. 24 (Revised 2010) on "Employee Benefits", the Company will calculate and present the present value of the benefits mentioned above. The part that has to be right or due in the current year should be charged to the income statement for the year.

Sampai dengan akhir 2003, Perseroan memiliki dua program untuk memenuhi liabilitas pasca kerja, yaitu sebagai peserta pada program pensiun PT Taspen (Persero) dan mengelola sendiri (swakelola). Program pensiun yang dikelola sendiri pada prinsipnya merupakan pengumpulan dana yang dipisahkan secara administratif dari pengelolaan Perseroan.

Pada tahun 2004, kedua program di atas telah diserahkan pengelolaannya kepada PT Asuransi Jiwasraya (Persero). Kedua program dimaksud meliputi : Program Anuitas Pensiun Bagi Pensiunan ("Program Pensiun") dan Program Jaminan Hari Tua Bagi Pegawai ("Program JHT"). Pada prinsipnya kedua program tersebut menganut program manfaat pasti yang dijamin oleh perusahaan asuransi. Sehubungan dengan hal tersebut, maka liabilitas pembayaran iuran sekaligus yang merupakan liabilitas jasa lalu (past service liability) telah dibukukan sebagai liabilitas.

Sedangkan biaya jasa lalu diakui sebagai beban dengan metode garis lurus selama periode rata-rata sampai imbalan pasca kerja menjadi hak atau vested sesuai dengan standar akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

Berdasarkan Surat dari Menteri Perhubungan RI No. KP.203/1/1/A Phb tanggal 11 April 2007 perihal perbaikan kesejahteraan pegawai eks PNS Dephub/ PJKA, untuk penyelesaian PSL eks PNS Dephub/ PJKA diusulkan melalui upaya: pada saat masih aktif, pegawai eks PNS Dephub/ PJKA digaji oleh Perusahaan dan setelah pensiun akan memperoleh hak pensiun sama dengan PNS pada umumnya.

Pada tahun 2008 berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor: 64 tahun 2004 tentang penyesuaian pensiun eks. PNS Dephub pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) bahwa mulai bulan Mei 2008 pengelolaan pensiun pegawai eks. PNS yang semula dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero) dialihkan ke PT Taspen (Persero).

Dengan demikian pengelolaan pensiun perusahaan yang dilaksanakan adalah sebagai berikut:

- Pegawai eks. PNS Dephub dikelola oleh PT Taspen (Persero) sejak 1 Mei 2008, berdasarkan perjanjian kerjasama antara PT Taspen (Persero) dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) tentang pelaksanaan pembayaran pensiun pegawai eks. PNS Dephub pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) kepada PT Taspen

Until the end of 2003, the company has two programs to comply with obligations post-employment, i.e. as a participant in the pension PT Taspen (Persero) plan and manage your account (self-management). pension self-managed plan, in principle, a fundraiser that is administratively separate from the management of the company.

In 2004, both programs mentioned hereinabove shall be transferred its management to PT Asuransi Jiwasraya (Persero). The two program shall consist of: Pension Annuity program for Pension (Pension Program) and Pension benefit program for Employee (JHT Program). Principally, such program adhere definite beneficiary program guaranteed by insurance company. In connection with such matter, then advance subscription payment liability constituting past-service liability has been booked as liability.

While past service cost is recognized as an expense on a straight-line basis over the average period until the post-employment benefits to or vested rights in accordance with generally accepted accounting standards in Indonesia.

Based on the letter from the Ministry of Communications Republic of Indonesia No. KP.203/1/1/A Phb dated April 11, 2007 regarding the improvement of the welfare of ex-civil servant employees ex PNS/ PJKA, to the completion of former civil servants ex PNS/ PJKA through the efforts proposed: at the moment is still active, employee ex PNS Dephub/PJKA are paid by the Company and after retirement will receive a pension equal to PNS in general.

In 2008 based on the regulation of the Government of Indonesia No. 64 in 2004, on the former pension adjustment. PNS Development of Transportation in PT Kereta Api Indonesia (Persero) which began in May 2008, the management of the pension of former employee. Public servants that previously managed by PT BNI life insurance (Persero) was transferred to the PT Taspen (Persero).

Thus the pension management of company which carried out are as follows:

- Ex. Civil Servant (PNS) Department of Transportation public servants are managed by PT Taspen (Persero) since May 1, 2008, based on mutual agreement between PT Taspen (Persero) to PT Kereta Api Indonesia (Persero) concerning the implementation of payment of pensions of former employees. PNS Development of Transportation on PT

(Persero) sesuai No.48/HK/UM/2008 dan No.Jan-10/DIR/2008.

- Pegawai murni PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2004 dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero) berdasarkan perjanjian kerjasama No. 161/HK/ UM/2003, No.099.SJ.U.0403, No.162/ HK/UM/2003 dan No.100 BJ.U.0903 tentang pengelolaan program anuitas pensiun bagi pensiunan dan pengelolaan program jaminan hari tua bagi pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero). Dan terakhir diperbaharui dengan adendum perjanjian kerjasama No. V tanggal 21 Desember 2012 yang mengubah tentang angsuran bulanan dan jumlah PSL yang dihitung berdasarkan TDPIP tahun 2012.

Berdasarkan PP No. 64 Tahun 2007 bahwa program Jaminan Hari Tua (JHT) karyawan PT Kereta Api (Persero) eks. PNS dikelola kembali oleh PT Taspen (Persero), bahwa:

- JHT eks. PNS mulai akhir tahun 2008 pelaksanaan atau pengelolaannya kembali kepada PT Taspen (Persero) dan mengikuti peraturan yang berlaku sesuai PNS.
- Pembayaran manfaat JHT Karyawan eks. PNS akan dilakukan oleh PT Taspen (Persero).
- Liabilitas PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas kepesertaan karyawan eks. PNS pada PT Taspen (persero) adalah pembayaran premi atau iuran yang dikeluarkan oleh PT Taspen (Persero).

Berdasarkan hal tersebut, maka liabilitas atas imbalan pasca kerja JHT karyawan eks. PNS PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang ada pada tahun sebelumnya masih menjadi liabilitas perusahaan dan dibukukan sebagai liabilitas imbalan pasca kerja sesuai dengan PSAK 24 revisi 2004. Maka mulai awal tahun 2009 sudah tidak menjadi liabilitas imbalan kerja sesuai dengan PSAK 24 revisi 2010. Maka perhitungan PSAK 24 untuk tahun 2012 diberlakukan untuk pegawai perusahaan status non PNS yang mulai bekerja sejak status perusahaan menjadi Perum. Sedangkan untuk pegawai untuk status Eks PNS dicatat pada akun Utang Iuran Pensiun Sekaligus.

s. Transaksi dan Saldo Dalam Mata Uang Asing

Pembukuan Perusahaan diselenggarakan dalam satuan Rupiah. Transaksi-transaksi dalam mata uang asing dicatat berdasarkan kurs yang berlaku pada saat transaksi terjadi. Pada tanggal laporan posisi keuangan, aset dan liabilitas moneter dalam mata uang asing dijabarkan sesuai dengan kurs yang berlaku

Kereta Api Indonesia (Persero) to PT Taspen (Persero) in accordance No.48/HK/UM/2008 and No.Jan-10/DIR/2008.

- Permanent Employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero) since 2004, managed by PT Asuransi Jiwasraya (Persero) based on cooperation agreement No. 161/HK/ UM/2003, No.099.SJ.U.0403, No.162/ HK / UM / 2003 and No.100 BJ.U.0903 about the management of pension annuity program for retirees and old-age insurance program management for the employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero). And last updated by the addendum agreement V No. 21 December 2012, amended in monthly installments and the amount of PSL calculated on the basis of 2012 TDPIP.

Based on the PP. 64 year 2007 that the employees JHT employee of PT Kereta Api (Persero) ex. PNS longer managed by PT Taspen (Persero), that:

- JHT ex. Civil servants from the end of 2008 the implementation or management of return to the PT Taspen (Persero) and follow the appropriate rules of civil servants.
- JHT ex employee benefit payments. PNS will be made by PT Taspen (Persero).
- Obligations of PT Kereta Api Indonesia (Persero) for the membership of ex-employees. PNS on PT Taspen (Persero) is the payment of premiums or contributions issued by PT Taspen (Persero).

On this basis, the responsibility for the employed former JHT employment benefits. PNS PT Kereta Api Indonesia (Persero), which is in the previous year is still liabilities of the company and dibukukan as the obligations for benefit post-employment with revised 2004 PSAK No. 24. So it starts at the beginning of 2009 not have become liabilities for benefits to employees in accordance with PSAK No. 24 revised 2010. So the calculation of the 24 PSAK for 2012 applies to the condition of no civil servant of the company started to work as the company became State of Perum. With regard to the status of official Ex-civil employee is registered in the contribution to pay retirement at the same time.

s. Foreign Currency Transaction and Balances

The books of accounts maintained in Rupiah. Foreign currency transactions are recorded at the existing rate at the time of the transaction. In the balance sheet date, the assets and liabilities denominated in foreign currency are converted according to the type of Exchange in effect on

pada tanggal tersebut yang didasarkan pada kurs tengah Bank Indonesia. Keuntungan atau kerugian yang timbul, dikreditkan atau dibebankan dalam laporan laba (rugi) periode berjalan.

Kurs mata uang asing yang digunakan pada tanggal 31 Desember 2013 dan 31 Desember 2012, adalah sebagai berikut:

Mata uang asing	31 Desember 2013 / December 31, 2013	Foreign currency
Dollar Amerika Serikat	12,189.00	US Dollars
Dollar Australia	10,875.66	AUD Dollars
Dollar Singapura	9,627.99	SGD Dollars
Euro	16,821.44	Euro
Yen Jepang	116.17	111.97

t. Pengakuan Pendapatan dan Beban

Pendapatan dari jasa pengangkutan penumpang diakui pada saat tanggal keberangkatan.

Pendapatan dari jasa pengangkutan barang diakui pada saat barang mulai diangkut dari stasiun pemberangkatan.

Pendapatan sewa, bunga dan lainnya diakui dengan metode akrual.

Beban pokok pendapatan yang terdiri dari beban operasi langsung dan beban operasi tidak langsung serta beban operasional lainnya diakui pada saat terjadinya.

u. Pengakuan Pendapatan Subsidi Dan Beban

Sewa Penggunaan Prasarana Pemerintah

- 1) Pendapatan subsidi PSO yang diperoleh dari Pemerintah disajikan dalam laporan laba rugi sebagai pendapatan jasa angkutan.
- 2) Pendapatan dari PSO diakui secara akrual yang dibatasi oleh penyediaan anggaran yang tertuang di anggaran Pemerintah (berdasarkan DIPA).
- 3) Segala ketentuan mengenai PSO diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 143/PMK.02/2012 tentang Tata Cara Penyediaan, Pencairan, dan Pertanggungjawaban Dana Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Kereta Api Kelas Ekonomi.

Dari keseluruhan kereta ekonomi, terdapat 148 KA yang mendapatkan PSO.

that date on the basis of the rate of change of the Bank of Indonesia. Gains or losses are charged to the account of losses (loss) net for the period.

Foreign exchange rate used at December 31, 2013 and December 31, 2012, are as follows:

t. Revenue and Expenses Recognition

Revenue from passenger transportation services is recognized at the time of the departure date.

Revenue from transportation services of goods is recognized when goods began to be transported from the departure station.

Interest and rental income are recognized on an accrual basis.

Cost of revenues consists of direct operating costs and indirect operating expenses and other operating expenses are recognized when incurred.

u. The Recognition of Subsidy income and Rent Expense

of Government's Infrastructure

- 1) PSO subsidy income received from the Government presented in the income statement as revenue freight service.
- 2) The PSO subsidy income obtained from the Government is recognized in accrual method that limited by budget stipulated in the Government budget (based on DIPA).
- 3) All provisions of the PSO arranged in the Regulation of the Minister of Finance of the Republic of Indonesia Number 143/PMK.02/2012 about Procedures for Procurement, Disbursement, and Accountability of the Public Service Obligation Fund or the Railway Transport Sector Economy Class.

From the overall of economy-class train, there are 148 of trains that get PSO.

Adapun prosedur yang harus dipenuhi terkait PSO adalah sebagai berikut:

- i. Badan penyelenggara (PT KAI) mengirimkan surat tagihan PSO ke Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) / (DJKA).
 - ii. Badan penyelenggara (PT KAI) mengirimkan laporan pelaksanaan PSO triwulan ke KPA / (DJKA).
 - iii. Dilakukan verifikasi fisik dan administrasi ke Daop / Divre.
 - iv. Sesuai berita acara verifikasi, dibuatkan surat pembayaran PSO dari DJKA ke Kementerian Keuangan.
 - v. Kementerian Keuangan mentransfer dana PSO ke kas PT KAI.
 - vi. Pada saat akhir tahun setelah audit, PT KAI membuat laporan pertanggung-jawaban anggaran PSO. Jika hasil audit menyatakan lebih bayar maka PT KAI mengembalikan ke kas negara dan jika terdapat kurang bayar maka PT KAI bisa menagihkan ke Pemerintah c.q. Kementerian Keuangan.
- 4) Beban pemeliharaan prasarana yang dibiayai oleh Pemerintah (IMO) yang pengjerjaannya dilakukan oleh Perusahaan diperlakukan sebagai pengurang beban operasi tidak langsung dan diakui saat terjadinya sesuai dengan nilai kontrak antara Pemerintah dan Perusahaan sebagai penyelenggara.
- 5) Beban penggunaan prasarana milik Pemerintah (TAC) yang dibayarkan kepada Pemerintah menjadi penambah beban operasi tidak langsung dan diakui saat terjadinya.

v. Laba Per Saham

Laba per saham dasar dihitung berdasarkan jumlah rata-rata tertimbang saham beredar dalam tahun yang bersangkutan.

6. ESTIMASI DAN PERTIMBANGAN AKUNTANSI YANG PENTING

Setiap perubahan dalam asumsi, estimasi dan pertimbangan tersebut di bawah, bisa memiliki risiko signifikan yang berdampak pada penyesuaian material terhadap jumlah tercatat aset dan liabilitas dalam periode pelaporan berikutnya.

a. Penyusutan atas Aset Tetap

Masa manfaat dan beban penyusutan atas aset tetap ditentukan berdasarkan estimasi, dimana beban penyusutan akan disesuaikan jika masa manfaatnya berbeda dari estimasi

The procedures that have to be met relating PSO is as follows:

- i. Administrators (PT KAI) sent the PSO bill to the Budget Authorized (KPA) / (DJKA).
 - ii. Administrators (PT KAI) submit quarterly implementation reports of PSO quarterly to the KPA / (DJKA).
 - iii. Physical verification and administration to Daop/ Divre.
 - iv. Based on verification report, DJKA makes a letter of payment of PSO to The Ministry of Finance.
 - v. The Ministry of Finance transferring PSO fund to treasury of PT KAI
 - vi. At the end of the year after the audit, PT KAI makes PSO budget accountability report. If the audit states there is an overpayment then PT KAI return to the state treasury and if there is an underpayment PT KAI could be billed to the Government through Ministry of Finance.
- 4) The infrastructure maintenance expenses are funded by Government (IMO), which is performed by the Company and treated as reduction of indirect operation expenses and recognize when incurred in accordance with the contract between the Government and company as organizer.
- 5) The rental expenses of railroad infrastructure (TAC) which is paid to the Government is recorded as the additional of indirect operation expense and recognized at the time incurred.

v. Earning Per Share

Earning per share are calculate based on the weighted average of the outstanding shares in the current year.

6. CRITICAL ACCOUNTING ESTIMATES AND JUDGEMENTS

Any changes in the assumptions, estimates and those under consideration, could have a significant impact on the risk of material adjustment to the carrying amounts of assets and liabilities within the next reporting period.

a. Depreciation of Fixed Assets

The useful life and depreciation of fixed assets is determined based on estimates, which depreciation will be adjusted if its useful life is different from the estimates previously

sebelumnya atau jika aset akan dihapusbukan atau dilakukan penurunan nilai karena usang atau dihentikan penggunaannya.

b. Kewajiban atas Imbalan Pasca Kerja

Perhitungan kewajiban atas imbalan pasca kerja tergantung pada sejumlah asumsi aktuaria, seperti: tingkat pengembalian atas aset program, tingkat diskonto dan asumsi penting lainnya yang sebagian berdasarkan kondisi pasar saat ini.

c. Perpajakan

Penentuan provisi perpajakan memerlukan pertimbangan signifikan, yang mana keputusan final atas provisi perpajakan tersebut bisa berbeda dari jumlah yang tercatat. Adapun pengakuan aset pajak tangguhan tergantung pada harapan dan estimasi terhadap tersedianya laba kena pajak masa depan.

d. Penyisihan Piutang Ragu-ragu

Biaya penyisihan yang mungkin timbul atas tidak tertagihnya piutang tersebut ditentukan berdasarkan estimasi umur piutang, dimana estimasi tersebut berdasarkan atas data historis piutang-piutang yang tidak tertagih oleh Perusahaan.

or if the assets are written off due to impairment or made obsolete or discontinued use.

b. Liability for Post-Employment Benefits

Calculation of liability for post-employment benefits depends on a number of actuarial assumptions, such as: rate of return on plan assets, discount rates and other important assumptions which are based on current market conditions.

c. Taxation

The determination of the tax provision requires significant judgment, in which the final decision on the tax provision may differ from the amounts recorded. The recognition of deferred tax assets depends on the expectations and estimates of the availability of future taxable income.

d. Allowance for Doubtful Accounts

Allowance costs that may arise from uncollectible accounts is determined based on the estimated age of receivables, where the estimate is based on historical data receivables are not collectible by the Company.

7. KAS DAN SETARA KAS

7. CASH AND CASH EQUIVALENTS

	2013	2012	CASH ON HAND
KAS			
Kas besar	9,628,902,525	2,916,159,541	Cash on hand
Kas stasiun	71,769,050	2,282,523,180	Cash on hand station
Kas - PT KAI Commuter Jabodetabek	5,831,919,019	2,579,406,070	Kas - PT KAI Commuter Jabodetabek
Kas - PT KA Logistik	1,464,867,704	446,299,942	Kas - PT KA Logistik
Kas - PT KA Pariwisata	1,119,047,999	114,826,968	Kas - PT KA Pariwisata
Kas - PT Reska Multi Usaha	1,057,816,441	1,024,399,334	Kas - PT Reska Multi Usaha
Kas - PT Railink	106,648,407	6,074,543	Kas - PT Railink
Kas - PT KA Properti Manajemen	-	43,166,690	Kas - PT KA Properti Manajemen
Jumlah kas	19,280,971,145	9,412,856,268	Total cash on hand
BANK			BANK
Rupiah			Rupiah
Pihak Berelasi			Related parties
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	563,192,238,329	528,590,152,388	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	77,928,002,624	27,269,933,609	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	47,841,397,151	9,550,393,422	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
Bank BTN	1,204,598,260	1,538,000	Bank BTN
PT Bank Bukopin Tbk	77,243,732	76,513,575	PT Bank Bukopin Tbk
PT Bank BJB Tbk	22,751,071	-	PT Bank BJB Tbk
Bank Syariah Mandiri	5,668,470	-	Bank Syariah Mandiri
PT Bank DKI	-	535,000	PT Bank DKI
	690,271,899,637	565,489,065,993	
Pihak Ketiga			Third parties
PT Bank Central Asia Tbk	30,122,544,254	11,470,451,625	PT Bank Central Asia Tbk
PT Bank CIMB Niaga	2,745,154,956	-	PT Bank CIMB Niaga
PT Bank Danamon Indonesia Tbk	685,001,274	3,568,000,535	PT Bank Danamon Indonesia Tbk
PT Bank Internasional Indonesia	7,734,765	-	PT Bank Internasional Indonesia
PT Bank Mega Tbk	1,332,000	-	PT Bank Mega Tbk
	33,561,767,249	15,038,452,160	
Jumlah bank rupiah	723,833,666,886	580,527,518,153	Total rupiah bank
Mata Uang Asing			Foreign Currency
Pihak Berelasi			Related Parties
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	311,642,789,104	41,637,184,459	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	108,802,111,469	11,546,592,594	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank BJB Tbk	24,529,587,035	-	PT Bank BJB Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	2,558,843,108	1,307,926,881	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
	447,533,330,716	54,491,703,934	
Pihak Ketiga			Third Parties
PT Bank Central Asia Tbk	77,749,365	-	PT Bank Central Asia Tbk
	77,749,365	-	
Jumlah bank mata uang asing	447,611,080,081	54,491,703,934	Total foreign currency bank
Jumlah bank	1,171,444,746,967	635,019,222,086	Total bank

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS For the years
 ended December 31, 2013 and 2012
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2013	2012	
DEPOSITO BERJANGKA			TIME DEPOSIT
Rupiah			Rupiah
Pihak Berelasi			Related Parties
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	360,000,000,000	292,000,000,000	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	276,322,129,860	159,419,129,860	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
	636,322,129,860	451,419,129,860	
Mata Uang Asing			Foreign Currency
Pihak Berelasi			Related Parties
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	9,524,448,033	-	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
	9,524,448,033	-	
Jumlah deposito berjangka	645,846,577,893	451,419,129,860	Total time deposit
Jumlah kas dan setara kas	1,836,572,296,005	1,095,851,208,214	Total cash and cash equivalent
Kas dan Setara Kas Berdasar Mata Uang:			Cash and cash equivalent based on currency:
	2013	2012	
Rupiah	1,379,436,767,891	1,041,359,504,281	Rupiah (Rp)
Dollar Amerika Serikat	402,375,019,458	43,484,871,091	US Dollar (USD)
Yen Jepang	53,402,750,776	-	Japan Yen (ₔ)
Euro	973,266,314	10,690,463,795	Euro (€)
Dollar Singapura	384,491,566	316,369,048	Singapore Dollar (SGD)
Jumlah kas dan setara kas	1,836,572,296,005	1,095,851,208,214	Total cash and cash equivalent
Kas dan Setara Kas Berdasar Entitas:			Cash and cash equivalent based on entity:
	2013	2012	
Entitas Induk			Parent Entity
Kas rupiah	9,700,671,575	5,198,682,721	Cash in rupiah
Bank BD, BKD dan BKU	561,008,403,947	529,134,470,017	BD Bank, BKD and BKU
Bank mata uang asing	377,618,780,346	54,158,508,702	Bank in foreign currency
Deposito berjangka rupiah	330,000,000,000	200,000,000,000	Time deposits in rupiah
Jumlah - entitas induk	1,278,327,855,868	788,491,661,440	Total - parent entity
Entitas Anak			Subsidiaries
Kas rupiah	9,580,299,570	4,214,173,547	Cash on hand rupiah
Bank rupiah	162,825,262,939	51,393,048,136	Bank in rupiah
Bank mata uang asing	69,992,299,735	333,195,232	Bank in foreign currency
Deposito berjangka rupiah	306,322,129,860	251,419,129,860	Time deposits
Deposito berjangka mata uang asing	9,524,448,033	-	Time deposits in foreign currency
Jumlah - entitas anak	558,244,440,137	307,359,546,775	Total - subsidiaries
Jumlah kas dan setara kas	1,836,572,296,005	1,095,851,208,214	Total cash and cash equivalent

Bank Koordinator Daerah (BKD) adalah rekening giro bank yang khusus diperuntukkan menampung penerimaan pendapatan daerah. Bank Koordinator Umum (BKU) adalah rekening giro

Regional Coordinator Bank (BKD) is a bank account designated specifically to accommodate the receipt of regional income. General Coordinator Bank (BKU) is a bank

bank yang diperuntukkan menampung pendapatan dari Bank Koordinator Daerah (BKD). Sedangkan Bank Daerah (BD) adalah rekening giro bank yang khusus diperuntukkan membiayai beban operasional dan administrasi kantor atau unit yang bersangkutan.

Deposito berjangka adalah dana Perusahaan yang ditempatkan di bank untuk jangka waktu kurang dari 3 bulan dan dapat dicairkan menjadi kas pada saat dibutuhkan, sehingga disetarakan dengan kas. Tingkat suku bunga deposito berjangka rupiah rata-rata berkisar antara 5,75% s.d 9,5% untuk tahun 2013 dan 6,42% s.d 6,66% untuk tahun 2012.

8. INVESTASI JANGKA PENDEK

	2013	2012	
Investasi - Entitas Anak	3,900,000,000	3,900,000,000	Investment - Subsidiaries
Penyisihan Penurunan Nilai	(3,900,000,000)	(3,900,000,000)	Allowance for impairment
Jumlah investasi jangka pendek	-	-	Total short term investments

Saldo investasi jangka pendek merupakan saldo Investasi PT Railink, entitas anak dengan penjelasan sebagai berikut:

Pada tanggal 29 Agustus 2008, Perusahaan melakukan penempatan investasi dalam bentuk Kontrak Penempatan Dana (Discretionary Fund) pada PT Optima Kharya Capital Management (OKCM) sebesar Rp.5.000.000.000, dengan target investasi 11% per tahun untuk periode kontrak selama 3 (tiga) bulan.

Sehubungan dengan terjadinya *subprime mortgage* di Amerika Serikat yang berdampak langsung terhadap likuiditas dan ketidakmampuan PT OKCM untuk mengembalikan investasi Perusahaan yang telah jatuh tempo pada tanggal 29 Nopember 2008, sehingga PT OKCM melakukan perpanjangan 2 (dua) kali melalui surat konfirmasi pada tanggal 29 Nopember 2008 dan 27 Februari 2009, dengan periode perpanjangan selama 3 (tiga) bulan.

Kemudian dilakukan negosiasi dan tercapai kesepakatan yang diikuti dengan Addendum Pertama, dimana Perusahaan menerima pengembalian sebagian investasi dari PT OKCM sebesar Rp.1.000.000.000 pada tanggal 28 Mei 2009, sehingga sisa investasi menjadi sebesar Rp.4.000.000.000 yang akan diserahkan pada tanggal 27 Agustus 2009, dengan target investasi 12% per tahun dari investasi. Addendum perjanjian ini ditandatangani pada tanggal 27 Mei 2009 dan dinotariilkan pada tanggal 17 Juni 2009.

designated to accommodate the receipt of income from Regional Coordinator Bank (BKD). While Regional Banks (BD) are a special bank account to fund operational costs and administrative office or unit concerned.

Corporate deposits are funds placed in bank for a period of less than 3 months and can be liquidated into cash when needed, so it is equated with cash. The interest rate on the average rupiah time deposits ranged from 5,75% to 9,5% for 2013 and 6,42% to 6,66% for 2012.

8. SHORT TERM - INVESTMENTS

	2013	2012	
Investasi - Subsidiaries	3,900,000,000	3,900,000,000	Investment - Subsidiaries
Allowance for impairment	(3,900,000,000)	(3,900,000,000)	Allowance for impairment
Total short term investments	-	-	Total short term investments

Short-term investments balance is the balance of investment in PT Railink, subsidiary with an explanation as follows:

On August 29, 2008, a subsidiary of placing their investments in the form of Contract Placement Fund (Discretionary Fund) at PT Optima Kharya Capital Management (OKCM) amounting to Rp.5.000.000.000, with an investment target of 11% per annum for the period of contract for three (3) months.

PT OKCM not able to return to the subsidiaries of investment which have expired on November 29, 2008, which is why the PT OKCM do extension 2 (two) times through a letter of confirmation on November 29, 2008-February 27, 2009, with a period of extension of 3 (three) months.

Then negotiate and reach an agreement that is followed by the First Amendment, which the subsidiaries receive a share of investment amounting to Rp.1.000.000.000 OKCM PT on May 28, 2009, so the remaining investment of Rp.4.000.000.000 which will be presented on August 27, 2009, with the target investment of 12% per year of investment. Addendum to the agreement signed on May 27, 2009 and in real memorandum on June 17, 2009.

Sampai dengan tanggal jatuh tempo pengembalian investasi Perusahaan tanggal 27 Agustus 2009, PT OKCM masih tidak dapat mengembalikan investasi, maka perjanjian investasi diperpanjang lagi berdasarkan Addendum Kedua Sementara, dimana sisa dana investasi sebesar Rp.4.000.000.000 milik Perusahaan akan dikelola kembali dalam jangka waktu sekurang-kurangnya 6 (enam) bulan terhitung sejak tanggal 29 Agustus 2009 dengan target investasi 12% per tahun.

Addendum Kedua Sementara ini ditandatangani pada tanggal 11 September 2009.

Sampai dengan tanggal pada tanggal 28 Februari 2010, PT OKCM masih tidak dapat mengembalikan investasi, maka kontrak diperpanjang lagi berdasarkan Addendum Kedua dalam kondisi Perusahaan menerima pengembalian sebagian investasi dari PT OKCM sebesar Rp.100.000.000, sehingga sisa dana investasi milik perusahaan menjadi sebesar Rp.3.900.000.000. Nilai tersebut belum termasuk perhitungan target investasi dan denda akibat keterlambatan PT OKCM dalam mengembalikan sisa dana investasi dengan tepat waktu. Pada Addendum ini dimasukkan pasal penyertaan reksadana penempatan terbatas berupa kebun kelapa sawit dan pabrik mini kelapa sawit sebagai underlying assets yang pengelolaannya diserahkan kepada Manajer Investasi. Addendum ini ditandatangani pada tanggal 1 April 2010.

Ketidakmampuan PT OKCM berlanjut sehingga kontrak diperpanjang berdasarkan Addendum Ketiga yang ditandatangani pada tanggal 2 Agustus 2010. Sehubungan dengan berakhirnya Addendum Ketiga dan PT OKCM masih belum mampu mengembalikan investasi, Direksi Perusahaan sedang melakukan negosiasi untuk melakukan penandatanganan Addendum Keempat. Disamping itu manajemen sedang melakukan upaya secara kolektif melalui Forum Nasabah KPD OKCM untuk menyelesaikan secara hukum melalui Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (BAPEPAM-LK).

Sehubungan dengan keterlambatan tingkat pengembalian investasi OKCM, berdasarkan Risalah Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan tanggal 29 Mei 2009 menetapkan estimasi penyisihan kerugian investasi di PT Optima Kharya Capital Management untuk tahun 2008 adalah sebesar Rp.1.000.000.000 atau sebesar 20% dari nilai investasi tahun 2008 dan sebesar Rp.800.000.000 untuk tahun 2009, sehingga akumulasi penyisihan kerugian investasi sebesar Rp.1.800.000.000, yang dibebankan sekaligus pada tahun 2009. Penyisihan atas kerugian investasi OKCM tersebut disajikan "Rugi yang Belum Terealisasi atas Penurunan Efek".

Until the maturity date of return on investment subsidiaries on August 27, 2009, PT OKCM still unable to return the investment, the investment agreement was extended again under the Second Amendment while, where the remaining investment funds amounting to Rp.4.000.000.000 owned subsidiaries will be managed back in time at least 6 (six) months from the date of August 29, 2009 with an investment target of 12% per year.

While the Second Amendment was signed on September 11, 2009.

On February 28, 2010, PT OKCM still unable to return the investment, the contract was extended under the Second Amendment in a state of its subsidiaries received OKCM PT part of the investment amount of USD \$.100,000,000, so the remainder of the investment fund owned by a subsidiary for USD 3900 000 000. Total does not include the calculation of investment targets and penalties for OKCM PT late in returning the remaining investment fund in a timely manner. In the Addendum to this article included in mutual funds limited the placement of oil palm plantations and palm oil processing plant mini as the underlying asset custody Investment Manager. This addendum was signed on April 1, 2010.

The inability of PT OKCM continue to ensure that the contract is extended by the third amendment, signed on August 2, 2010. Relative to the end of the third and OKCM PT addendum even they can't pay the investment, a subsidiary of Administration is negotiating to make the signing of the fourth amendment. In addition, management is a collective effort by the KPD OKCM clients Forum to settle legally through the Agency for supervision of capital markets and financial institutions (Bapepam-LK).

In the late OKCM ROI based on general meeting of shareholders on 29 may, 2009 estimated reserve for loss on investments in PT Optima Kharya Capital Management for 2008 Rp.1.000.000.000 or equal 20% of the value of investment in 2008 and amounted Rp.800.000.000 for 2009 so that the accumulated reserve for possible losses on investment amounted Rp.1.800.000.000, to be levied at the same time in 2009. Reserves for losses on investment represented OKCM "Unrealized impairment of securities".

Berdasarkan Surat Keputusan Direksi tanggal 16 November 2010, Perusahaan melakukan penyisihan kerugian atas investasi OKCM sebesar Rp.2.100.000.000. Penyisihan atas kerugian investasi OKCM tersebut disajikan "Rugi yang Belum Terealisasi atas Penurunan Efek", sehingga jumlah akumulasi penyisihan kerugian investasi tersebut sebesar Rp.3.900.000.000.

PT Railink telah menunjuk Indra Marzon, SH., selaku Advokat dan/ atau selaku Konsultan Hukum Perseroan, pada tanggal 1 Desember 2011 dalam Perkara Permohonan Gugatan Ingkar Janji (Wanprestasi) di Pengadilan Negeri Jakarta Selatan atas PT OKCM (PT Optima Kharya Capital Management) dan telah didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dengan Nomor Register 691/Pdt.6/2011/PN Jakarta Selatan tanggal 23 Desember 2011.

Based on the Decision of the Board of Directors on November 16, 2010, the subsidiary of a provision of Rp.2.100.000.000. OKCM. Allowance for investment losses is presented OKCM "Unrealized Loss on Impairment of Securities", so that the amount of the accumulated allowance for losses on these investments is Rp.3.900.000.000.

PT Railink has appointed Indra Marzon, SH., As the Advocate and / or as a legal consultant of the Company, on December 1, 2011 in Case Petition Lawsuit broken promises (default) in the South Jakarta District Court with the PT OKCM (PT Optima Kharya Capital Management) and was registered at the Registrar's Office by the South Jakarta District Court of South Jakarta Register No. 691/Pdt.6/2011/PN dated December 23, 2011.

9. PIUTANG USAHA

Berdasarkan Debitur:

	2013	2012	
Pihak Berelasi:			Related Parties:
PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk	160,142,367,320	133,003,507,696	PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk
PT Pertamina (Persero)	30,883,409,228	27,212,971,550	PT Pertamina (Persero)
PT Perkebunan Nusantara IV (Persero)	8,051,413,506	1,708,584,522	PT Perkebunan Nusantara IV (Persero)
PT Semen Baturaja (Persero)	4,183,522,511	4,623,862,151	PT Semen Baturaja (Persero)
PT Semen Padang	3,104,500,636	1,763,884,976	PT Semen Padang
PT Perkebunan Nusantara III (Persero)	1,518,766,601	793,260,843	PT Perkebunan Nusantara III (Persero)
TPKB	949,347,276	1,022,986,336	TPKB
PT INKA (Persero)	466,478,000	377,238,000	PT INKA (Persero)
Bank Indonesia	99,855,250	-	Bank Indonesia
PT Krakatau Steel (Persero) Tbk	95,143,213	95,143,213	PT Krakatau Steel (Persero) Tbk
	<u>209,494,803,541</u>	<u>170,601,439,287</u>	
Pihak Ketiga:			Third Parties:
PT Jatim Petroleum Transport	18,531,858,518	3,671,151,972	PT Jatim Petroleum Transport
PT Holcim Indonesia Tbk	13,170,476,984	8,007,890,981	PT Holcim Indonesia Tbk
PT Bara Alam Utama	9,080,665,175	6,610,055,740	PT Bara Alam Utama
PT Bara Multi Sugih Sentosa	8,829,092,779	5,488,713,225	PT Bara Multi Sugih Sentosa
PT Tanjung Enim Pulp & Peper	8,099,545,725	4,423,309,347	PT Tanjung Enim Pulp & Peper
PT Jakalog Surabaya	5,074,538,139	-	PT Jakalog Surabaya
PT Wahana Adi Daya Pertiwi	3,099,258,735	1,173,764,684	PT Wahana Adi Daya Pertiwi
PT Buana Kontenindo Ekspress	2,782,643,608	1,172,941,863	PT Buana Kontenindo Ekspress
PT Bumi Wijaya Indorail	1,759,247,263	-	PT Bumi Wijaya Indorail
PT Smart Tbk	840,997,530	305,248,983	PT Smart Tbk
PT Aneka Jasatama Wahana	698,987,124	852,203,086	PT Aneka Jasatama Wahana
PT Musimmas	246,199,259	2,214,462,581	PT Musimmas
PT Tiga Roda	-	3,245,836,263	PT Tiga Roda
Piutang Usaha Entitas Anak	77,684,700,913	40,759,074,023	Trade receivables - subsidiaries
Lainnya (dibawah Rp.250.000.000)	9,569,979,320	3,631,973,891	Others (each under Rp.250.000.000)
	<u>159,468,191,072</u>	<u>81,556,626,638</u>	
Saldo Piutang Usaha	368,962,994,613	252,158,065,925	Total of trade receivable
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	(7,254,955,532)	(4,761,217,274)	Allowance for doubtful accounts
Saldo piutang usaha - bersih	<u>361,708,039,081</u>	<u>247,396,848,651</u>	Total of trade receivable - Net

Berdasarkan Umur:

	2013	2012	
Jatuh Tempo:			Past due:
1 - 360 hari	355,965,983,498	244,781,956,898	1 - 360 days
361 - 720 hari	9,506,857,820	3,048,479,038	361 - 720 days
> 720 hari	<u>3,490,153,295</u>	<u>4,327,629,989</u>	> 720 days
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	368,962,994,613	252,158,065,925	Allowance for doubtful accounts
Saldo piutang usaha - bersih	<u>361,708,039,081</u>	<u>247,396,848,651</u>	Total of trade receivable - net

Eksposur maksimum risiko kredit pada tanggal pelaporan adalah sebesar nilai tercatat masing-masing kategori piutang yang disebutkan di atas. PT KAI tidak menguasai aset-aset sebagai jaminan piutang.

Menurut PSAK 50, piutang diakui sebesar nilai wajarnya diukur dari biaya perolehan yang diamortisasi dengan menggunakan metode suku bunga efektif yang besarnya ditentukan selanjutnya oleh Perusahaan. Namun PT Kereta Api (Persero) tidak mengakui hal tersebut karena jatuh tempo piutang yang dimiliki kurang dari 1 tahun.

The maximum exposure to credit risk at the reporting date is the carrying amount of each class of receivable mentioned above. PT KAI not controlled assets as collateral on receivable.

According to PSAK No. 50, accounts receivable are recognized as the value normally measured from the cost of acquisition is amortized using the effective interest rate method is that the adjustment is determined subsequently by the company. But PT Kereta Api (Persero) does not recognize because the maturity of receivables less than 1 year.

10. PIUTANG LAIN-LAIN

Berdasarkan Debitur:

	2013	2012	
Piutang Internal:			Internal Receivables:
Tuntutan Ganti Rugi Internal	3,077,753,941	2,828,364,932	Internal claim compensation
Uang Muka Pensiun	515,980,760	147,322,121	Pension advance
Piutang Pegawai	<u>147,322,121</u>	<u>1,044,605,618</u>	Employee receivable
	<u>3,741,056,822</u>	<u>4,020,292,671</u>	
Pihak Berelasi			Related Parties:
PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk	103,700,228,095	103,700,228,095	PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk
PT Pertamina (Persero)	3,808,155,996	3,808,155,996	PT Semen Baturaja (Persero)
PT Semen Baturaja (Persero)	1,917,139,273	1,917,139,273	PT Pertamina (Persero)
PT Wiradaya Lintas Sukses	1,378,854,646	1,378,854,646	PT Wiradaya Lintas Sukses
Perum PPD	<u>500,000,000</u>	<u>500,000,000</u>	Perum PPD
	<u>111,304,378,010</u>	<u>111,304,378,010</u>	
Pihak Ketiga			Third Parties
Piutang Sewa dan Lainnya	129,155,306,476	53,416,956,051	Rents and other receivables
Piutang PPN atas Pendapatan Negosiasi	120,799,765,967	1,731,187,365	Receivables VAT on negotiate revenue
PT Optima Kharya Capital Management	<u>60,965,163,175</u>	<u>60,965,163,175</u>	PT Optima Kharya Capital Management
	<u>310,920,235,618</u>	<u>116,113,306,591</u>	
Saldo Piutang Lain-lain	425,965,670,450	231,437,977,272	Total of other receivables
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	(285,146,999,378)	(183,759,065,307)	Allowance for doubtful account
Jumlah piutang lain-lain - bersih	<u>140,818,671,072</u>	<u>47,678,911,965</u>	Total of other receivables - Net

Berdasarkan Umur:

	2013	2012
Jatuh Tempo:		Past due:
1 - 360 hari	13,056,427,161	1 - 360 days
361 - 720 hari	220,072,080,826	361 - 720 days
> 720 hari	<u>192,837,162,463</u>	> 720 days
	425,965,670,450	
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	<u>(285,146,999,378)</u>	Allowance for doubtful accounts
Saldo piutang usaha - bersih	<u>140,818,671,072</u>	Total of trade receivable - net

Eksposur maksimum risiko kredit pada tanggal pelaporan adalah sebesar nilai tercatat masing-masing kategori piutang yang disebutkan di atas. PT KAI tidak menguasai aset-aset sebagai jaminan piutang.

PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero), Tbk

Piutang kepada PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero), Tbk sebesar Rp.103.700.228.095 merupakan piutang PPN atas pengangkutan batubara (transaksi terjadi dari tahun 1998 sampai tahun 2003) berdasarkan SKPKB tanggal 8 Desember 2003. Pada tahun 2006 piutang tersebut telah disisihkan seluruhnya.

PT Optima Kharya Capital Management

Perusahaan bekerja sama dengan PT Optima Kharya Capital Management yang dituangkan dalam Perjanjian Pengelolaan Investasi No. 02/KPD-OKCM/VI/2008, No. 137/HK/UM/2008 pada tanggal 24 Juni 2008 dengan ketentuan sebagai berikut:

Nilai investasi	:	Rp.100.000.000.000	:	Investment value
Jangka waktu	:	6 (enam) Bulan, tanggal 24 Juni s.d 24 Desember 2008/ 6 months, date of June 24, until December 24, 2008	:	Time period
Indikasi imbal hasil investasi	:	11,56%	:	Indication of investment yield

Pada saat jatuh tempo tanggal 24 Desember 2008 PT Optima Kharya Capital Management cidera janji dan tidak dapat mengembalikan nilai pokok investasi. Nilai surat berharga yang diserahkan oleh PT Optima Kharya Capital Management berupa saham dengan nilai pasar pada tanggal 31 Desember 2008 sebesar Rp.57.927.966.000.

Pada bulan Februari 2009, PT Optima Kharya Capital Management menyerahkan portofolio kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) berupa saham yang ditempatkan pada Bank Kustodian BNI Securities a.n PT Kereta Api Indonesia (Z K014).

Nilai portofolio berupa saham dengan nilai pasar pada tanggal 31 Desember 2008 sebesar Rp.57.927.966.000 yang berupa:

By Age Category:

	2013	2012	
Jatuh Tempo:			Past due:
1 - 360 hari	13,056,427,161	39,339,645,728	1 - 360 days
361 - 720 hari	220,072,080,826	6,079,712,617	361 - 720 days
> 720 hari	<u>192,837,162,463</u>	<u>186,018,618,927</u>	> 720 days
	425,965,670,450	231,437,977,272	
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	<u>(285,146,999,378)</u>	<u>(183,759,065,307)</u>	Allowance for doubtful accounts
Saldo piutang usaha - bersih	<u>140,818,671,072</u>	<u>47,678,911,965</u>	Total of trade receivable - net

The maximum exposure to credit risk at the reporting date is the carrying amount of each class of receivable mentioned above. PT KAI does not controlled any collateral as security.

PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero), Tbk

Receivable to PT Tambang Bukit Asam (Persero) Tbk amounting to Rp.103.700.228.095 is a credit of VAT for the transport of coal (transactions between 1998 and 2003) on the basis of the date of payment of the tax on December 8, 2003. In 2006 the accounts has been reserved in full.

PT Optima Kharya Capital Management

The company worked with PT Optima Kharya Capital Management as outlined in the number of investment management agreements: 02/KPD-OKCM/VI/2008 Number: 137/HK/UM/2008 on June 24, 2008 with the following conditions:

On maturity date of December 24, 2008 PT Optima Capital Management Kharya breach of contract and can not return the principal value of an investment. Value of securities held by PT Optima Kharya Capital Management in stocks with market values as at December 31, 2008 amounted to Rp.57.927.966.000.

In February 2009, PT Optima Kharya Capital Management submitted portfolio to the PT Kereta Api Indonesia (Persero) in the form of shares issued in the BNI Bank Custodian PT Kereta Api Indonesia (Z K014).

Value of stock portfolio with a market value as at December 31, 2008 amounted to Rp 57.927.966.000 in the form:

No.	Sekuritas/ Securities	Closing Price Rp	Volume Lembar/ sheet	Nilai Pasar/ Market value Rp
1.	ANTM	1,090	250,000	272,500,000
2.	BBRI	4,575	750,000	3,431,250,000
3.	BUMI	910	3,500,000	3,185,000,000
4.	TRIL	600	79,290,360	47,574,216,000
5.	UNTR	4,400	787,500	3,465,000,000
Jumlah/ total				57,927,966,000

Dengan penyerahan portofolio tersebut, Perusahaan membukukan terjadinya kerugian atas penurunan nilai sebesar Rp.42.072.034.000.

Selanjutnya pada tahun 2009 bulan Januari s.d. Juni, PT Optima Kharya Capital Management memberikan Imbal hasil sebesar Rp.7.058.431.642.

Pada prinsipnya PT Kereta Api Indonesia (Persero) menginginkan penyertaan dana tersebut kembali seluruhnya sebesar Rp.100.000.000.000., maka dengan bantuan Jamdatun terjadi perjanjian utang piutang antara PT Optima Kharya Capital Management dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tanggal 27 Juli 2009.

Atas piutang tersebut ditetapkan:

- Jangka waktu 12 bulan, jatuh tempo pada 27 Juli 2010.
- Pembayaran utang melalui cicilan setiap bulan dan diberikan imbal hasil yang ditetapkan sebagai berikut:

With a portfolio submission, the Company recorded a loss on impairment of Rp.42.072.034.000.

Later in the year 2009 January to June, PT Optima Kharya Capital Management provides the results of Rp.7.058.431.642.

In principle, PT Kereta Api Indonesia (Persero) want to return his investment fund entirely for Rp.100.000.000.000, and the help of Jamdatun (third party) has made an agreement of debts between PT OKCM with PT Kereta Api Indonesia (Persero) on July 27, 2009.

Of these receivables assigned:

- 12 month time period due in July 27, 2010.
- Debt through installment payments each month and given that the outcome is determined as follows:

No.	Tanggal / Date	Pokok Piutang /		Cicilan / Installment	Saldo / Balance
		Principle receivable	Bunga / Interest		
1.	27-Aug-2009	100,000,000,000	1,000,000,000	1,000,000,000	100,000,000,000
2.	27-Sep-2009	100,000,000,000	1,000,000,000	2,000,000,000	99,000,000,000
3.	27-Oct-2009	99,000,000,000	990,000,000	2,000,000,000	97,990,000,000
4.	27-Nov-2009	97,990,000,000	979,900,000	2,000,000,000	96,969,900,000
5.	27-Dec-2009	96,969,900,000	969,699,000	2,000,000,000	94,939,599,000
6.	27-Jan-2010	94,939,599,000	949,395,990	3,000,000,000	91,888,994,990
7.	27-Feb-2010	91,888,994,990	918,889,950	4,000,000,000	88,807,884,940
8.	27-Mar-2010	88,807,884,940	888,078,849	4,000,000,000	85,695,963,789
9.	27-Apr-2010	85,695,963,789	856,959,638	4,000,000,000	82,552,923,427
10.	27-May-2010	82,552,923,427	825,529,234	4,000,000,000	79,378,452,661
11.	27-Jun-2010	79,378,452,661	793,784,527	4,000,000,000	76,172,237,118
12.	27-Jul-2010	76,172,237,118	761,722,371	76,933,959,560	-

- Sesuai dengan pasal 6 piutang tersebut dijamin dengan portofolio sebagaimana yang telah diserahkan pada Februari 2009.
- Atas perjanjian tersebut maka PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengakui piutang sebesar Rp.100.000.000.000 dengan mengoreksi investasi jangka pendek Rp.57.927.966.000 dan membukukan penurunan atas investasi saham sebesar Rp.42.072.034.000.
- Pada bulan Oktober s.d Desember 2009 atas transaksi dengan PT Optima Kharya Capital Management dalam penanganan kepolisian dan belum ada penyelesaian.
- Sejak bulan Agustus s.d Desember 2009 sesuai dengan perjanjian, PT Optima Kharya Capital Management membayar cicilan piutang dan bunga sebagaimana yang ditetapkan dalam perjanjian. Pembayaran cicilan mencapai Rp.5.061.401.000 dan bunga sebesar Rp.4.939.599.000.

Perusahaan telah meminta bantuan Kejaksaan Agung RI untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.

Berdasarkan surat Direktur Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. KU.204/VI/KA-2010 tanggal 28 Juni 2010 Perihal Penjualan Portofolio Saham atas nama PT Kereta Api Indonesia (Persero), telah dilakukan penjualan saham melalui PT BNI Securities sejak tanggal 29 Juni 2010 sampai dengan 21 Juli 2010 sebesar Rp.33.974.435.825 yang dicatat sebagai pembayaran utang pokok.

Selain saldo piutang pokok sebesar Rp.60.965.163.175 PT OKCM berkewajiban membayar denda atas keterlambatan pembayaran kewajiban sebesar Rp.1.824.000.000.

Piutang kepada PT Optima Kharya Capital Management dilakukan penyisihan dengan perhitungan sebagai berikut:

	2013	2012	
Pokok Piutang	94,939,599,000	94,939,599,000	Principal receivables
Dikurangi: Pembayaran utang pokok	<u>33,974,435,825</u>	<u>33,974,435,825</u>	Less: Payment of Principal
Jumlah piutang	<u>60,965,163,175</u>	<u>60,965,163,175</u>	Total receivables
Nilai wajar investasi	-	-	Fair value of investment
Jumlah cadangan penyisihan akhir tahun	<u>60,965,163,175</u>	<u>60,965,163,175</u>	Total allowance for year-end reserves

Rincian Penyisihan Piutang Ragu-ragu terdiri dari:

	2013	2012	
BUMN	111,304,378,010	111,304,378,010	BUMN
PT Optima Kharya Capital Management	<u>60,965,163,175</u>	<u>60,965,163,175</u>	PT Optima Kharya Capital Management
Lainnya	<u>112,877,458,193</u>	<u>11,489,524,122</u>	Others
Jumlah	<u>285,146,999,378</u>	<u>183,759,065,307</u>	Total

- In accordance with article 6 of receivables secured by portfolio, which was submitted in February 2009.
- On the agreement the Railway PT (Persero) recognizes receivables amounting Rp.100.000.000.000 with Rp.57.927.966.000 correcting short-term investments and investments recorded a decline in the stock of Rp.42.072.034.000.
- In October to December 2009 for transactions with PT Optima Kharya Capital Management in the handling of the police and there has been no settlement.
- From August to December 2009 according to the agreement, PT Optima Kharya Capital Management pay the mortgage and interest receivable as defined in the agreement. Installment payment of Rp.5.061.401.000 and interest amounting to Rp.4.939.599.000.

The Company has requested the help of the Attorney General to resolve this issue.

Based on the letter of the Finance Director of PT Kereta Api Indonesia (Persero) No.KU.204/VI/KA-2010 June 28, 2010 About the Sale of Portfolio Shares on behalf of PT Kereta Api Indonesia (Persero), has sold shares through PT BNI Securities since June 29 2010 to July 21, 2010 amounting to Rp.33.974.435.825 which is recorded as a principal payment.

In addition to the principal amount of the receivable amount of Rp.60.965.163.175 PT OKCM shall pay a fine for late payment of Rp.1.824.000.000.

Receivable to PT Optima Kharya Capital Management allocation calculated as follows:

11. PERSEDIAAN

10. INVENTORY

	2013	2012	
Suku Cadang Sarana Gerak	349,316,492,130	409,658,382,849	Moveable facility spare parts
Suku Cadang Prasarana Pokok	284,915,220,428	248,192,603,369	Main infrastructure spare parts
Persediaan Fasilitas	<u>2,398,891,980</u>	<u>10,474,231,754</u>	Inventory facilities:
Jumlah Suku Cadang	<u>636,630,604,539</u>	<u>668,325,217,972</u>	Total sparepart
Rekening Antara Pemindahan Persediaan	1,896,800,354	21,999,262,823	Inventory Transfer
Persediaan Dalam Perjalanan	-	2,175,666,217	Inventory in transit
Jumlah persediaan	<u>638,527,404,893</u>	<u>692,500,147,012</u>	Total of Inventory
Suku Cadang Sarana Gerak:			Moveable facility spare parts
Suku Cadang Lokomotif	276,021,379,864	304,201,389,100	Locomotive Spare
Suku Cadang Peralatan Sarana Khusus	19,484,511,908	16,183,829,691	Spesial Vehicle Spare
Pelumas	13,828,779,417	13,385,266,973	Lubricant oil
Lain-Lain Sarana	13,227,893,404	10,877,265,153	Others
Suku Cadang Kereta	9,524,549,115	31,375,942,825	Train Spare
Bahan Baku	9,158,231,704	7,207,843,108	Raw Materials
Suku Cadang KRL	5,813,635,977	21,136,530,973	KRL Spare
Suku Cadang Gerbong	2,062,379,655	1,143,193,580	Carriage Spare
Bahan Bakar	88,150,977	3,906,063,414	Fuel
Batu Bara	68,643,309	97,685,092	Coal
Suku Cadang KRD	38,336,800	143,372,940	KRD Spare
Jumlah suku cadang sarana gerak	<u>349,316,492,130</u>	<u>409,658,382,849</u>	Total moveable facility spare parts
Suku Cadang Prasarana Pokok:			Main infrastructure spare parts
Rel	190,358,699,181	146,452,367,428	Rail
Wesel	36,422,497,128	56,474,648,254	Switch-rail
Peralatan Elektronik / Listrik	24,965,337,759	22,382,531,406	Electronic equipment/ electricity
Peralatan Sinyal	12,707,367,661	5,279,149,721	Signal equipment
Bantalan	7,192,901,266	2,993,786,797	Underpinning
Alat Penambat	3,254,349,187	4,556,770,216	Fastening tools
Peralatan Telekomunikasi	2,718,217,335	4,156,228,687	Communication equipment
Cat	2,137,706,874	3,489,317,575	Paint
Lain-lain	1,663,962,725	1,985,942,112	Others
Suku Cadang Fasilitas	1,580,498,769	2,696,916,937	Facility spare parts
Jembatan	1,042,398,986	1,296,134,939	Bridge
Pintu Jalan Perlintasan	681,783,629	836,248,981	Cross-bar-crossing
Bahan Bangunan	189,499,928	275,419,365	Building materials
Jumlah suku cadang prasarana pokok	<u>284,915,220,428</u>	<u>252,875,462,418</u>	Total main infrastructure spare parts
Persediaan Fasilitas:			Inventory facilities:
Lain-lain	2,398,891,980	5,426,985,255	Others
Kertas	-	364,387,450	Papers
Jumlah persediaan fasilitas	<u>2,398,891,980</u>	<u>5,791,372,705</u>	Total inventory facilities
Rekening Antara Pemindahan Persediaan	1,896,800,354	21,999,262,823	Inventory Transfer
Persediaan Dalam Perjalanan	-	2,175,666,217	Inventory in transit
Jumlah persediaan	<u>638,527,404,893</u>	<u>692,500,147,012</u>	Total inventory

Persediaan dicatat sebesar nilai yang lebih rendah antara biaya perolehan atau nilai realisasi neto. Beban penurunan nilai tercatat minus sebesar Rp.24.248.443.018 tahun 2013 dan tercatat surplus sebesar Rp.24.165.665.805 tahun 2012. Beban penurunan nilai masing-masing telah dikoreksi fiskal, lihat Catatan No. 14.c.

Suku cadang sarana gerak merupakan suku cadang yang diperlukan untuk perawatan rutin/ berkala armada lokomotif, kereta dan gerbong yang dilakukan di Balai Yasa dan Dipo Perusahaan yang tersebar di beberapa Daerah Operasi dan Divisi Regional.

Suku cadang prasarana pokok diperlukan untuk perawatan atau perbaikan atas kerusakan yang terjadi pada prasarana pokok yang meliputi jalan rel kereta api, jembatan, perlintasan, persinyalan, instalasi listrik dan instalasi komunikasi. Sesuai Undang-undang No. 13 tahun 1992 tentang Perkeretaapian sebagaimana telah diganti dengan Undang-Undang No. 23 tahun 2007 tanggal 25 April 2007 tentang Perkeretaapian, Penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib merawat prasarana perkeretaapian agar tetap layak operasi.

Persediaan dalam perjalanan merupakan pembelian persediaan impor.

Perusahaan tidak mengasuransikan persediaan terhadap resiko kecelakaan, kebakaran dan jenis resiko kerugian lainnya.

12. PENDAPATAN YANG MASIH AKAN DITERIMA

Inventories are stated at the lower of cost or net realizable value. Impairment charges recorded at minus Rp.24.248.443.018 in 2013 and recorded a surplus of Rp.24.165.665.805 in 2012. Impairment charges have each corrected fiscal, see Note No. 14.c.

Spare parts of the moveable facilities represent spare parts which are needed for routine maintenance of locomotives, trains and wagons that done in Balai Yasa and Dipo has various operational areas and regional divisions.

Main infrastructure spare parts needed for maintenance or repairs for damage that occurs in the main infrastructure includes a railway-road, bridge, cross-bar-crossing, signal, electric installation and communication installation. Based on act no. 13 year 1992 concerning of railways as has been replaced by the act of no. 23 year 2007 dated april 25, 2007 about the Railways, Organisers of the infrastructure of railway is obliged to take care of the infrastructure of railway in order to remain viable operation.

Inventories in transit are purchase of imported inventories.

The Company's does not insure the inventories against the risk of accidents, fire and other types of risk of loss.

12. ACCRUED INCOME

	2013	2012	
Subsidi PSO	238,989,978,790	136,619,402,841	PSO subsidy
Jasa Angkutan Barang	9,637,772,846	5,508,877,233	Service transportation of goods
Pendapatan bunga deposito	516,009,507	-	Time deposit interest income
Lainnya	24,260,634	495,318,858	Others
Jumlah	<u>249,168,021,777</u>	<u>142,623,598,932</u>	Total

Public Service Obligation (PSO)

Piutang dari pemerintah adalah sehubungan subsidi PSO yang masih harus diterima tahun 2013 sebesar Rp.238.989.978.790 merupakan tagihan atas subsidi PSO Triwulan IV Tahun 2013 sesuai dengan Perjanjian Nomor : PL.102./A.158/DJKA/6/13 dan No. HK.221/VI/4/KA-2013 tanggal 18 Juni 2013 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Umum Bidang Angkutan Kereta Api Kelas Ekonomi (PSO) Tahun Anggaran 2013 antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Public Service Obligation (PSO)

Receivables from the Government is related to PSO subsidies. The amount accrued as at 2013 is Rp.238.989.978.790 that represents claim for fourth quarter 2013 PSO subsidies under the Agreement Number: PL.102./A.158/DJKA/6/13 and Number: HK.221/VI/4/KA-2013 dated June 18, 2013 on the Implementation of Public Service Obligation (PSO) of Economics Class for Fiscal Year 2013 dated between Director General of Railways with PT Kereta Api Indonesia (Persero).

12. UANG MUKA

	2013
Uang Muka pada Pihak Ketiga	16,853,901,049
Uang Muka Dinas	16,636,238,445
Uang Muka Lain-Lain	12,562,925
Jumlah	<u>33,502,702,419</u>

Uang muka pada pihak ketiga merupakan pembayaran dimuka kepada sub kontraktor dan seluruh biaya-biaya yang dikeluarkan untuk menyelesaikan proyek-proyek yang sedang dikerjakan.

Uang muka dinas merupakan pengambilan uang muka untuk keperluan riden personal atas emolumen awak KA, uang muka rinja dan untuk keperluan mendesak.

Uang Muka lain-lain merupakan uang muka atas penyelesaian corporate card PT Kereta Api Indonesia (Persero).

12. ADVANCES

	2012	
131,252,247,412	Advance to third parties	
4,782,471,653	Official advance	
101,943,363	Other advance	
<u>136,136,662,428</u>		Total

Advance to third parties represent an advance payment to sub-contractors and all costs incurred to complete projects under construction.

Advances are provided for the purposes of financing emolument related to business trip for crew KA, rinja advances and urgent purpose.

Others Advances is advances to solution of corporate card in PT Kereta Api Indonesia (Persero).

14. PERPAJAKAN

a. Pajak Dibayar Dimuka

	2013
Pajak Penghasilan Perusahaan	2,179,102,172
Pajak Pertambahan Nilai	160,615,432,781
Jumlah pajak dibayar dimuka	<u>162,794,534,953</u>

b. Utang Pajak

	2013
Pajak Penghasilan	155,246,315,143
Pajak Lainnya	406,470,713,371
Jumlah utang pajak	<u>561,717,028,514</u>

Pada tanggal 19 April 2013, Perusahaan menerima STP No.00043/101/12/441/13 atas PPh Pasal 21 Untuk tahun fiskal Desember 2012 dari KPP BUMN yang mengharuskan perusahaan untuk membayar denda dan bunga pajak sebesar Rp.82.102.570. Liabilitas perpajakan tersebut telah dilunasi sepenuhnya oleh perusahaan pada tanggal 13 Mei 2013.

Pada tanggal 27 Juni 2013, Perusahaan menerima sejumlah STP atas PPh Pasal 25 untuk tahun fiskal Januari-April 2013 dari KPP

14. TAXATION

a. Prepaid Tax

	2012	
1,312,185,780	Company Income tax	
41,153,158,388	Value added tax	
<u>42,465,344,168</u>		Total prepaid tax

b. Taxes Payable

	2012	
125,647,011,688	Income tax	
97,256,957,380	Other tax	
<u>222,903,969,068</u>		Total taxes payable

On April 19, 2013 the company received STP No.00043/101/12/441/14 Income tax art 21 for fiscal year December 2012 from KPP BUMN, That required the company to pay tax penalties and interest in amount of Rp.82.102.570. The company fully settled these tax liabilities in May 13, 2013.

On June 27, 2013 the company received STP for Income tax art 25 in fiscal year January-April 2013 from KPP BUMN, That required the

BUMN yang mengharuskan perusahaan untuk membayar bunga pajak sebesar Rp.146.437.720. Liabilitas perpajakan tersebut belum dipenuhi oleh perusahaan sampai dengan akhir periode laporan. Dan atas STP tersebut perusahaan mengajukan pembatalan STP melalui surat nomor KU.301/VII/51/KA-2013.

Dalam pemeriksaan pajak atas SPT PPh Badan tahun pajak 2009, KPP BUMN melakukan sejumlah koreksi fiskal SPT PPh Badan 2009, termasuk koreksi sebesar Rp.50.085.379.492 terhadap penyusutan atas Aset BPYBDS. Pada tanggal 22 Agustus 2011, Perusahaan mengajukan Surat Keberatan Pajak kepada KPP BUMN atas SKPLB PPh Badan tahun Pajak 2009 tersebut berkaitan dengan sejumlah koreksi fiskal. Pada tanggal 23 Juli 2012 Direktorat Jendral Pajak memutuskan untuk menolak permohonan perusahaan dan tetap mempertahankan koreksi fiskal atas penyusutan aset BPYBDS melalui surat No. Kep-990/WPJ.19/2012. dan selanjutnya atas keputusan Direktorat Jendral Pajak Tersebut perusahaan mengajukan permohonan banding melalui suratnya no KU.301/IX/26/KA-2012 tanggal 13 September 2012. Sampai dengan Laporan ini diterbitkan, Surat Keputusan Pengadilan Pajak atas Surat Permohonan Banding yang diajukan Perusahaan belum dikeluarkan oleh Pengadilan pajak.

Pada tanggal 26 November 2013, Perusahaan menerima sejumlah SKPKB atas Pemeriksaan SPT Masa PPN untuk tahun fiskal Juni-Agustus 2007 dan November-Desember 2007 dari KPP BUMN. Liabilitas perpajakan tersebut telah dilunasi oleh perusahaan pada tanggal 24 Desember 2013.

company to pay tax interest in amount of Rp.146.437.720. The company still not settled these tax liabilities until the reporting date. And relating to that STP, the company proposed cancelation STP through letter No. KU.301/VII/51/KA-2013.

During tax audit on Corporate Income Tax of Fiscal Year 2009, KPP BUMN made a number of fiscal corrections in SPT Corporate income tax 2009, including correction in the amount of Rp.50.085.379.492 against depreciation on BPYBDS Assets. On August 22, 2011 the Company filed Tax Objection Letter to KPP BUMN against SKPLB of Corporate Income Tax of Fiscal Year 2009 in connection with several fiscal corrections. On July 23, 2012 the Directorate General of Taxation decided to reject the application for the company and still maintain fiscal correction on depreciation of assets BPYBDS through letter No. Kep-990/WPJ.19/2012. and further to the decision of the Directorate General of Taxation, companies appeal through his letter No. KU.301/IX/26/KA-2012 dated 13 September 2012. Until the date of this report, Tax Court Decision Letter on Tax Objection Letter filed by the Company has not been issued by Tax Court.

On November 26, 2013 the company received SKPKB for tax investigation on SPT PPN in fiscal year June-August 2007 and November-December 2007 from KPP BUMN, The company fully settled these tax liabilities in December 24, 2013.

No.	No. SKP / SPT	Tanggal / Date		Sisa Tagihan Pajak / Remaining tax bill	Proses Penagihan Terakhir / Payment Status	
		SK / Decree	JT / Maturity		Keterangan / Explanation	Tanggal / Date
1	00015/107/07/093/13	26/11/2013	25/12/2013	1,302,217	Sudah Dibayar/Paid	24/12/2013
2	00090/207/07/093/13	26/11/2013	25/12/2013	1,543,256,847	Sudah Dibayar/Paid	24/12/2013
3	00091/207/07/093/13	26/11/2013	25/12/2013	1,289,716,572	Sudah Dibayar/Paid	24/12/2013
4	00092/207/07/093/13	26/11/2013	25/12/2013	1,376,115,817	Sudah Dibayar/Paid	24/12/2013
5	00093/207/07/093/13	26/11/2013	25/12/2013	1,148,314,786	Sudah Dibayar/Paid	24/12/2013
6	00094/207/07/093/13	26/11/2013	25/12/2013	1,808,997,335	Sudah Dibayar/Paid	24/12/2013
Jumlah / Total				7,167,703,574		

c. Perhitungan Taksiran Pajak Penghasilan Badan

c. Calculation of Parent Corporate Income Tax Estimation

	2013	2012	
Laba (Rugi) Komersial Sebelum Taksiran Pajak Penghasilan	<u>539,720,209,001</u>	<u>521,245,852,871</u>	Commercial profit (loss) before estimation of Income tax
Beda Temporer:			Temporary Difference:
Penyusutan	(139,914,592,927)	24,546,968,977	Depreciation
Amortisasi	(1,200,582,044)	9,417,726,610	Amortization
Imbalan Pasca Kerja	3,326,452,000	9,688,997,000	Post-employment benefit obligation
Utang Iuran Pensiun Sekaligus	(79,500,000,000)	(79,500,000,000)	Debt of pension dues paid at once
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	111,728,936,504	4,150,859,761	Allowance for doubtful account
Penurunan Nilai Persediaan	(24,248,443,018)	24,165,665,805	Impairment in value of inventories
Penurunan Nilai Aset	304,054,206	17,095,543,402	Impairment of assets
	<u>(129,504,175,279)</u>	<u>9,565,761,555</u>	
	2013	2012	
Beda Tetap:			Fixed Difference:
Beban Tidak Diperkenankan	353,461,920,023	282,802,925,804	Non - Deductible expense
Bunga Deposito	(18,917,176,957)	(6,431,807,781)	Time deposit interest income
Pendapatan Sewa	(183,506,037,949)	(181,080,138,222)	Rent revenue
Beban Penyusutan	466,131,319	474,678,750	Depreciation expense
Deviden (entitas anak)	(7,447,310,682)	(5,983,788,601)	Dividend (Subsidiaries)
	<u>144,057,525,754</u>	<u>89,781,869,950</u>	
Taksiran Laba (Rugi) Fiskal	<u>554,273,559,476</u>	<u>620,593,486,388</u>	Estimated fiscal income (loss)
Laba (Rugi) Fiskal - dibulatkan	<u>554,273,559,000</u>	<u>620,593,486,000</u>	Fiscal income (loss) - roundings

Tarif Pajak

Tax rate

	2013	2012	
▷ 25% x 554,273,559,000	138,568,389,750		
▷ 25% x 620,593,486,000		155,148,371,500	
Taksiran Pajak Kini Entitas Induk	<u>138,568,389,750</u>	<u>155,148,371,500</u>	Parent Entity current tax provision
Kredit Pajak:			Tax deduction:
Pajak Penghasilan Pasal 22	1,662,820,007	1,962,229,538	Income Tax Article 22
Pajak Penghasilan Pasal 23	52,225,378,300	43,786,615,969	Income Tax Article 23
Pajak Penghasilan Pasal 25	51,861,767,376	43,075,504,128	Income Tax Article 25
Jumlah kredit pajak	<u>105,749,965,683</u>	<u>88,824,349,635</u>	Total tax deduction
Kekurangan pajak	<u>32,818,424,067</u>	<u>66,324,021,865</u>	Tax deficiency

d. Rincian Beban (Pendapatan) Pajak

d. Details of Expense (Income) Taxes

	2013	2012	
Entitas Induk:			Parent Entity:
Beban Pajak Kini	138.568.389.750	155.148.371.000	Current tax expense
Beban (Pendapatan) Pajak			
Tangguhan	30.156.851.606	(2.238.200.393)	Deferred tax expense (income)
Jumlah (Pendapatan) Beban Pajak	<u>168.725.241.356</u>	<u>152.910.170.607</u>	Total (income) expense of income tax
Penghasilan			
Entitas Anak:			Subsidiaries:
Beban Pajak Kini	59.979.969.911	18.061.084.228	Current tax expense
Beban (Pendapatan) Pajak			
Tangguhan	(115.658.247)	(171.820.956)	Deferred tax expense (income)
Jumlah (Pendapatan) Beban Pajak	<u>59.864.311.664</u>	<u>17.889.263.272</u>	Total (income) expense of income tax
Penghasilan			
Konsolidasian:			Consolidated:
Beban Pajak Kini	198.548.359.661	173.209.455.228	Current tax expense
Beban (Pendapatan) Pajak			
Tangguhan	30.041.193.359	(2.410.021.348)	Deferred tax expense (income)
Jumlah (Pendapatan) Beban	<u>228.589.553.020</u>	<u>170.799.433.880</u>	Total (income) expense of income tax
Pajak Penghasilan			

e. Pajak Tangguhan

Pajak tangguhan dihitung berdasarkan pengaruh dari perbedaan temporer antara jumlah tercatat aset dan liabilitas menurut laporan keuangan dengan dasar pengenaan pajak aset dan liabilitas. Rincian dari aset dan liabilitas pajak tangguhan adalah sebagai berikut:

e. Deferred Tax

Deferred tax is calculated based on the effect of temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for financial reporting with tax bases of assets and liabilities. Details of deferred tax assets and liabilities are as follows:

	Saldo Awal 1 Januari 2013/ Beginning balance January 1, 2013	Dibebankan ke Laporan Laba Rugi/ Changed to income statements	Penyesuaian/ Adjusted	Saldo Akhir 31 Desember 2013/ Ending balance December 31, 2013	
Entitas Induk:					Parent Entity
Perbedaan Penyusutan komersial dan fiskal	(35.869.311.072)	(32.759.456.018)	-	(68.628.767.090)	Commercial and tax depreciation difference
Imbalan pasca kerja	19.710.242.250	831.613.000	-	20.541.855.250	Post-employment benefit obligation
Amortisasi	2.354.431.653	(300.145.511)	-	2.054.286.142	Amortization
Utang iuran pensiun sekaligus	143.940.800.500	(19.875.000.000)	-	124.065.800.500	Debt of pension dues paid at once
Penurunan Nilai Persediaan	6.077.819.744	(6.062.110.755)	-	15.708.990	Impairment of inventory
Penurunan Nilai aset	4.815.647.043	76.013.552	-	4.891.660.595	Impairment of assets
Penyisihan piutang ruga-ragu	47.007.113.624	27.932.234.126	-	74.939.347.750	Allowance for doubtful account
Penyisihan persediaan	-	-	-	-	Allowance for inventories
Entitas Anak:					Subsidiaries
Perbedaan Penyusutan komersial dan fiskal	1.230.184.180	459.620.765	-	1.689.804.945	Depreciation expense commercial and fiscal
Amortisasi	637.649.787	-	-	637.649.787	Amortization
Rugi Fiskal	5.469.641.942	(2.190.490.253)	-	3.279.151.689	Fiscal loss
Imbalan pasca kerja	1.926.583.471	369.575.379	-	2.296.158.850	Post-employment benefit obligation
Bonus	1.154.417.333	1.476.952.356	-	2.631.369.689	Bonus
Jumlah aset (liabilitas) pajak tangguhan	198.455.220.454	(30.041.193.359)	-	168.414.027.095	Total assets (liabilities) deferred tax

	Saldo Awal 1 Januari 2012/ Beginning balance January 1, 2012	Dibebankan ke Laporan Laba Rugi/ Changed to income statements	Penyesuaian/ Adjusted	Saldo Akhir 31 Desember 2012/ Ending balance December 31, 2012	
Entitas Induk:					Parent Entity
Perbedaan Penyusutan komersial dan fiskal	(42.006.053.316)	6.136.742.244	-	(35.869.311.072)	Commercial and tax depreciation difference
Imbalan pasca kerja	17.287.993.000	2.422.249.250	-	19.710.242.250	Post-employment benefit obligation
Amortisasi	-	2.354.431.653	-	2.354.431.653	Amortization
Utang iuran pensiun sekaligus	163.815.800.500	(19.875.000.000)	-	143.940.800.500	Pension contribution payable-paid in whole
Penurunan Nilai Persediaan	139.820.318	6.041.416.451	(103.417.025)	6.077.819.744	Impairment of inventory
Penurunan Nilai aset	541.761.192	4.273.885.851	-	4.815.647.043	Impairment of assets
Penyisihan piutang ragu-ragu	46.019.221.655	1.037.714.940	(49.822.971)	47.007.113.624	Allowance for doubtful account
Penyisihan persediaan	-	-	-	-	Allowance for inventories
Entitas Anak:					Subsidiaries
Perbedaan Penyusutan komersial dan fiskal	411.842.894	818.341.286	-	1.230.184.180	Depreciation expense commercial and fiscal
Amortisasi	637.649.787	-	-	637.649.787	Amortization
Rugi Fiskal	8.042.133.601	(2.572.491.659)	-	5.469.641.942	Fiscal loss
Imbalan pasca kerja	653.036.216	1.273.547.255	-	1.926.583.471	Post-employment benefit obligation
Bonus	501.993.259	652.424.074	-	1.154.417.333	Bonus
Jumlah aset (liabilitas) pajak tangguhan	196.045.199.105	2.563.261.345	(153.239.996)	198.455.220.454	Total assets (liabilities) deferred tax

15. ASET LANCAR LAINNYA

15. OTHER CURRENT ASSETS

	2013	2012	
Uang Muka Penyelesaian LC	555.625.065.206	-	Advance to settlement of LC
Gaji Dibayar Dimuka	129.232.162.152	109.314.619.686	Prepaid salaries
Lainnya	17.053.897.011	3.067.694.680	Others
Dana kesehatan pegawai	12.665.686.624	21.130.292.731	Employee healthy fund
Deposito Yang Dijaminkan	215.125.000	2.648.249.050	Time deposit pledged
Saldo aset lancar lainnya	714.791.935.993	136.160.856.148	Total other current assets

Uang muka penyelesaian LC merupakan akun pembukaan LC atas pembelian sukcadang persediaan aset tetap pada Bank BRI dan BNI.

Advances to settlement of LC are provided for the purposes of opening LC of purchasing asset inventory sparepart in BRI and BNI Bank.

16. ASET TETAP

16. FIXED ASSETS

	Saldo Awal				Saldo Akhir	
	1 Januari 2013/ Beginning balance January 1, 2013	Penambahan/ Addition	Pengurangan/ Deduction	Reklasifikasi/ Reclassification	31 Desember 2013/ Ending balance December 31, 2013	
Biaya Perolehan:						
Sarana Gerak	6.853.069.409.467	4.779.900.226.456	10.094.818.470	(3.588.800.000)	11.619.286.017.453	Acquisition cost Moveable facilities
Prasarana	516.652.630.462	262.329.987.369	67.673.102	(1.300.072.900)	777.614.871.829	Infrastructure
Fasilitas	292.818.926.183	19.242.476.176	672.643.978	4.888.872.900	316.277.631.281	Facilities
Aset Tetap Dalam						Fixed assets in the settlement
Penyelesaian	896.614.979.182	131.610.739.654	554.304.548.628	-	473.921.170.208	Ground cross non operations
Tanah Lintas Non-Operasi	15.088.782.632	-	-	-	15.088.782.632	Land assets (Build- Operate-Transfer)
Aset Tanah (Bangun- Kelola-Serah)	2.372.900.263	-	-	-	2.372.900.263	Fixed assets controlled by third parties
Aset Tetap Yang Dikuasai						
Pihak Ketiga	1.411.317.257	-	-	-	1.411.317.257	
	8.578.028.945.446	5.193.083.429.655	565.139.684.178	-	13.205.972.690.923	
Akumulasi Penyusutan:						Depreciation accumulated:
Sarana Gerak	2.306.858.018.560	422.961.042.772	180.637.221.658	(1.953.104.796)	2.547.228.734.878	Moveable facilities
Prasarana	132.452.640.314	26.939.078.447	7.103.809.462	(520.029.166)	151.767.880.133	Infrastructure
Fasilitas	170.685.846.350	22.794.228.440	993.745.327	2.473.133.962	194.959.463.425	Facilities
	2.609.996.505.224	472.694.349.659	188.734.776.447	-	2.893.956.078.436	
Nilai Buku	5.968.032.440.222				10.312.016.612.487	Book value
	Saldo Awal				Saldo Akhir	
	1 Januari 2012/ Beginning balance January 1, 2012	Penambahan/ Addition	Pengurangan/ Deduction	Reklasifikasi/ Reclassification	31 Desember 2012/ Ending balance December 31, 2012	
Biaya Perolehan:						
Sarana Gerak	5.000.831.599.803	1.854.725.544.563	2.487.734.899	-	6.853.069.409.467	Acquisition cost Moveable facilities
Prasarana	508.869.059.459	40.125.489.531	32.493.555.649	151.637.123	516.652.630.462	Infrastructure
Fasilitas	247.318.636.668	45.861.893.497	209.966.859	(151.637.123)	292.818.926.183	Facilities
Aset Tetap Dalam						Fixed assets in the settlement
Penyelesaian	393.787.447.619	1.216.305.594.755	713.478.063.192	-	896.614.979.182	Ground cross non operations
Tanah Lintas Non-Operasi	15.088.782.632	-	-	-	15.088.782.632	Land assets (Build- Operate-Transfer)
Aset Tanah (Bangun- Kelola-Serah)	2.372.900.263	-	-	-	2.372.900.263	Fixed assets controlled by third parties
Aset Tetap Yang Dikuasai						
Pihak Ketiga	1.411.317.257	-	-	-	1.411.317.257	
Aset Tidak Berwujud	-	-	-	-	-	Intangible assets
	6.169.679.743.701	3.157.018.522.346	748.669.320.600	-	8.578.028.945.446	
	Saldo Awal				Saldo Akhir	
	1 Januari 2012/ Beginning balance January 1, 2012	Penambahan/ Addition	Pengurangan/ Deduction	Reklasifikasi/ Reclassification	31 Desember 2012/ Ending balance December 31, 2012	
Akumulasi Penyusutan:						
Sarana Gerak	1.978.540.459.693	328.753.668.366	436.109.487	(12)	2.306.858.018.560	Depreciation accumulated: Moveable facilities
Prasarana	116.210.942.196	17.243.623.676	1.179.653.903	177.728.344	132.452.640.314	Infrastructure
Fasilitas	150.755.979.881	20.309.474.042	201.879.241	(177.728.332)	170.685.846.350	Facilities
	2.245.507.381.770	366.306.766.084	1.817.642.631	-	2.609.996.505.224	
Nilai Buku	3.924.172.361.931				5.968.032.440.222	Book value

Perusahaan telah menerima aset sarana gerak yang berasal dari Proyek Pemerintah cq Direktorat Jenderal Perkeretaapian Departemen Perhubungan dan telah dioperasikan dengan

The Company has received moveable facility assets from Government Projects cq Directorate General of Railways Ministry of Transportation and has been operated by

dokumen penerimaan berupa Berita Acara Serah Terima untuk Dioperasikan (BASTO) dimana dokumen tersebut tidak mencantumkan nilai perolehan aset, namun hanya mencantumkan jenis dan jumlah aset yang diserahkan, dan aset yang diterima tersebut telah dibukukan kedalam laporan keuangan konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013. Lihat Catatan 35.

Perusahaan tidak mengasuransikan aset tetap terhadap resiko kecelakaan, kebakaran dan jenis resiko kerugian lainnya.

Aset tetap dalam penyelesaian pada tahun 2013 dan 2012, terdiri dari:

the document reception report in Receipts for Operated (BASTO) where the document does not include the value of assets, but only lists the type and amount of assets transferred, and the asset received is recorded in the consolidated financial statements for the year ended October 31, 2013. See note 35.

The Company has not insured the assets against the risk of accidents, fire and other types of risk of loss.

Fixed assets in progress in at 2013 and 2012 consists of:

	2013	2012	
Entitas Induk:			Parent entity:
● Pembelian 100 unit lokomotif untuk daerah Jawa kepada PT GE Operations Indonesia (KP)	-	344.252.014.564	Purchase 100 units of locomotive for Java area from PT GE Operations Indonesia (KP)
● Pembelian 50 unit lokomotif CC 206	11.205.000.000	-	Purchase 50 units of locomotive CC 206
● Pembangunan Prasarana Perkeretaapaaian di Divre III Sumsel	272.377.498.098	279.976.707.852	Railways infrastructure constructions in Divre III South Sumatera
● Pembangunan City Airport Terminal di Divre I Sumut	-	60.369.240.651	City Airport Terminal Development Divre I North Sumatera
● Pembelian 1200 unit Gerbong KKBW ke PT PETROTAMAINTL (KP)	-	54.783.265.108	1200 units KKBW wagons purchase to PT PETROTAMAINTL (KP)
● Pembelian KRL KFW kepada PT Industri Kereta Api (KP)	37.260.160.408	35.162.826.300	Purchase of KFW's KRL from PT Industri Kereta Api (KP)
● Pembelian 1.200 unit Gerbong PPCW kepada PT Industri Kereta Api (KP)	-	10.223.448.432	Purchase 1200 units of PPCW from PT Industri Kereta Api (KP)
● Kereta Api Bandara di Jakarta (KP)	-	2.157.872.500	Jakarta's Airport Railways (KP)
● Implementasi SAP oleh PT Telekomunikasi Indonesia (KP)	25.805.876.799	2.097.465.969	SAP Implementation by PT Telekomunikasi Indonesia (KP)
● Re-engineering 40 unit bogie K9 kepada PT Industri Kereta Api (KP)	1.503.799.050	-	Re-engineering 40 unit of boogie K9 to PT Industri Kereta Api (KP)
● Uang muka pengadaan 600 kkbw 50 ton	68.873.439.213		Procurement down payment 600 KKBW
● Studi kelayakan KA Jak- Bandara Suta Jumlah dipindahkan	-	1.503.799.050	KA Sutta Air port business feasibility study Amount transferred
	417.025.773.568	790.526.640.426	

	2013	2012	
Jumlah pindahan	417.025.773.568	790.526.640.426	Number of transfer
● KPP Rehabilitasi di Balai Yasa Pulubrayan Divre I	-	824.544.525	KPP rehabilitation in Balai Yasa Pulubrayan Divre 1
● Bangunan Pelni Daop 1	-	589.648.300	Pelni Daop 1 buildings
● Re-enginnering 20 unit bogie K9 kepada PT Industri Kereta Api (KP)	501.266.350	501.266.350	Re-engineering 20 units of K9 boogie to PT Industri Kereta Api (KP)
● Penambahan jaringan IT ticketing di Divre I, II dan 25 Stasiun di jawa (KP)	1.384.545.455	-	Additional IT ticketing network in Divre I, II and 25 station in java
● Studi kelayakan bisnis KA Jabotabek	5.324.004.318	-	KA Jabotabek business feasibility study
● Modifikasi gerbong caboose (KP)	-	642.558.140	Modification of caboose wagons (KP)
● Griya Karya Tarahan (Divre 3)	-	345.883.636	Griya Karya Tarahan (Divre 3)
● Pengadaan 6 unit genset volvo untuk K2-k	-	145.865.880	Purchase 5 units of volvo genset fot K2-K3
● Rehabilitasi KPP di Balai Yasa Lahat	-	38.834.000	KPP rehabilitation in Balai Yasa Lahat
● Paket pekerjaan pengadaan barang KA Bandara Medan Kualanamu	-	36.582.771.610	Procurement work packages Medan airport railway Kualanamu
● Pemasangan pintu otomatis di Divre I	1.960.984.440	-	Automatic door instalation in Divre 1
● Sertifikasi tanah di Divre I	433.810.600	-	Land Certification in Divre 1
● Pembangunan container yard di Kertapati	585.926.000	-	Container yard construction in kertapati
● Peninggian peron di Daop I jak	7.404.658.449	-	Exaltation peron in daop I Jak
	<u>434.620.969.180</u>	<u>830.198.012.867</u>	
Entitas Anak:			Subsidiaries:
● PT KAI Comuter Jabodetabek	32.171.373.837	66.416.966.315	PT KAI Comuter Jabodetabek
● PT KA Pariwisata	716.373.165	-	PT KA Pariwisata
● PT. Railink	6.412.454.026	-	PT. Railink
	<u>39.300.201.028</u>	<u>66.416.966.315</u>	
Jumlah	<u>473.921.170.208</u>	<u>896.614.979.182</u>	Total

Pembangunan Prasarana Perkeretaapian di Divre III Sumatera Selatan sebesar Rp.341.135.326.976 merupakan Pembangunan Prasarana Bangunan Stasiun dan perpanjangan emplasement/ longsiding, dan telah mendapat persetujuan dari Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No.S-310/MBU/2009 tertanggal 8 Mei 2009.

Aset tetap tidak produktif merupakan aset yang sudah tidak dipergunakan lagi dalam kegiatan operasional perusahaan.

Aset Tanah (Bangun-Kelola-Serah)

Aset tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejumlah Rp.2.372.900.263 yang di kerja-samakan dengan pihak ketiga adalah sebagai berikut:

Railways Infrastructure Construction in Divre III South Sumatra amounting Rp.216.764.699.340 represent the development of Station Building Infrastructure and extension of emplacement / longsiding, and has been approved by the Ministry of State-Owned Enterprises No.S-310/MBU/2009 dated May 8, 2009.

Non-productive fixed assets represent retired fixed assets which were not used in the Company's operational activities.

Land assets (Build-Operate-Transfer)

Land assets owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) amount Rp.2.372.900.263 have cooperation with third parties as follows:

No.	Rekanan Pihak Ketiga/ Third Parties	Luas Tanah/ Land (m ²)	Nilai/ value (Rp)	(tahun)/ Period (years)	Lokasi Aset Tanah/ Land assets location
DAOP 1 Jakarta					
1.	PT Padi Mas Realty	30.000	44.677.196	33	Tanah Abang
2.	PT Sari Bumi Eramaju Jaya	16.525	85.965.985	33	Jakarta Kota
3.	PT Yakinland Propertyndo	22.250	26.268.894	32	Stasiun Juanda
4.	PT Pentasena Bina Wisesa	22.430	61.592.902	32	Dipo Kampung Bandan
5.	PT KJK Makindo Prop jawa Barat	10.133	31.449.900	22	Stasiun Angke
		101.338	249.954.877		
No.	Rekanan Pihak Ketiga/ Third Parties	Luas Tanah/ Land (m ²)	Nilai/ value (Rp)	Jangka. Waktu (tahun)/ Period (years)	Lokasi Aset Tanah/ Land assets location
DAOP 2 Bandung					
1.	PT Citra Buana Persada	135.000	84.127.955	41	tasium Bandung Gudang
2.	PT Prima Jaya Mandiri	61.684	134.291.495	35	Stasiun Bandung
		196.684	218.419.450		
DAOP 8 Surabaya					
1.	PT Podho Langgeng TSJ	29.026	85.965.985	30	n. Semut Baru Surabaya
2.	PT Senopati Perkasa	13.000	85.965.985	34	Stasiun Semut Lama
3.	PT Senopati Perkasa	50.000	778.296.848	30	Stasiun Pasarturi
4.	PT Senopati Perkasa	120.000	90.034.285	30	Stasiun Wonokromo Kota
5.	PT Persada Sentosa Wijaya	8.000	85.965.985	-	Jln. Johar Surabaya
6.	PT Persada Alam Nusantara	10.504	778.296.848	32	Pasarturi Pojok Surabaya
		230.530	1.904.525.936		
13	Jumlah/ Total	528.552	2.372.900.263		

Perjanjian-perjanjian penting dengan pihak ketiga terkait dengan Aset Tanah (Bangun-Kelola-Serah) lihat Catatan 49.

Important agreements with third parties relating to the Assets Land (Build-Operate-Transfer) see Note 49.

17. PROPERTI INVESTASI

17. INVESTMENT PROPERTIES

	2013	2012	
Properti Investasi	3.492.042.001	945.283.762	Investment Properties

Properti Investasi (investment properties) milik perusahaan adalah properti yang bersifat tanah atau bangunan atau bagian dari suatu bangunan atau keduanya yang dikuasai oleh Perusahaan untuk menghasilkan sewa atau untuk kenaikan nilai, atau keduanya. Properti investasi milik perusahaan pada tanggal 31 Desember 2013 dan 31 Desember 2012 dapat di rinci sebagai berikut :

Investment properties of the Company is properties held by the Company such as land or buildings or parts of buildings, or both, to earn rental income, or for capital appreciation, or both. The Company's investment properties as of December 31, 2013 and December 31, 2012 can be detailed as follows:

	31 Desember / December 31, 2013			31 Desember / December 31, 2012		
	Properti Investasi / Investment Properties			Properti Investasi / Investment Properties		
	Tanah/ Land (m ²)	Rumah/ House (unit)	Jumlah/ Total (Rp)	Tanah/ Land (m ²)	Rumah/ House (unit)	Jumlah/ Total (Rp)
Entitas Induk / Parent entity						
Daop 1 - 9	1.204.128	878.687.013	683.903.103	1.204.128	878.687.013	879.887.541
Divre I - III	-	65.396.221	14.463.875	-	65.396.221	65.396.221
	1.204.128	944.083.234	698.366.978	1.204.128	944.083.234	945.283.762
Entitas Anak / Subsidiary						
KAPM			2.793.675.023			-
Jumlah / Total			3.492.042.001			945.283.762

Property Investasi Entitas Anak KAPM terdiri dari: Proyek Waru, Proyek Sidoarjo, Proyek Purwokerto Timur, Proyek Srondol Semarang, Proyek Pacar Keling Surabaya dan Proyek Ciampelas Bandung.

Property Investment Subsidiary KAPM consists of: Waru Project, Sidoarjo Project, Purwokerto Timur Project, Srondol Semarang Project, Pacar Keling Surabaya Project and Ciampelas Bandung Project.

18. ASET DALAM PELAKSANAAN

18. CONSTRUCTION IN PROGRESS

	2013	2012	
Pekerjaan Dalam Proses	24.745.291.538	-	Work In Process

Pekerjaan dalam proses adalah pekerjaan atas pemeliharaan sarana (lokomotif, kereta, gerbong, KRD atau KRL) maupun prasarana (jembatan, gedung) yang belum diselesaikan di tahun 2013.

Construction in progress is a work for the maintenance of the facilities (locomotives, trains, wagons, KRD or KRL) and infrastructure (bridges, buildings) that have not yet completed in 2013.

19. PERSEDIAAN SCRAP

19. SCRAP INVENTORY

	2013	2012	
Persediaan Scrap	5.316.809.352	30.421.217.988	Scrap inventory
Cadangan Penurunan Nilai Persediaan	(62.835.860)	(24.311.278.978)	Allowance for impairment inventory
Nilai Buku	5.253.973.492	6.109.939.010	Book value

20. BEBAN DITANGGUHKAN

20. DEFERRED CHARGES

	2013	2012	Subsidiaries
Entitas Anak			
Biaya Perencanaan Pembangunan			
Proyek	6.892.356.867	8.383.729.588	Cost of development planning project
Biaya Pendirian Perusahaan	236.500.000	397.427.400	Cost of establishment company
	7.128.856.867	8.781.156.988	
Akumulasi amortisasi	(5.208.496.055)	(5.001.586.903)	Accumulated amortization
Jumlah Beban Ditangguhkan	1.920.360.812	3.779.570.085	Total deferred charges

Beban perencanaan pembangunan proyek PT Railink merupakan beban tangguhan atas biaya-biaya yang dikeluarkan oleh Perusahaan dalam rangka pembangunan proyek Kereta Api Bandara Soekarno Hatta yang berupa perijinan, AMDAL, UKL/ UPL dan biaya-biaya lainnya yang terkait dengan proyek tersebut.

Biaya atas pendirian Perusahaan merupakan biaya yang muncul dari entitas anak Perusahaan, yaitu PT Railink, PT KA Properti Manajemen, PT KA Pariwisata, dan PT KA Logistik.

PT Railink construction planning project are deferred for incurred costs by the Company in framework of the Soekarno Hatta airport railway constructions project of which is legality, AMDAL, UKL/ UPL and other expenses related with the project.

Company Establishment Cost is a cost from Subsidiaries, that is PT Railink, PT KA Properti Manajemen, PT KA Pariwisata, and PT KA Logistik.

21. ASET TAK BERWUJUD

	2013	2012	
Hak atas Pengelolaan dan Guna Tanah	22.026.915.483	4.640.319.915	Rights of management and used land
Akumulasi amortisasi	(525.060.588)	(143.420.317)	Accumulated amortization
Jumlah Aset Tak Berwujud	21.501.854.895	4.496.899.598	Total intangible assets

Hak atas Pengelolaan dan Guna Tanah merupakan biaya atas sertifikasi tanah Perusahaan yang dahulu masih berbentuk *Groundkart*.

Rights of management and used land is a cost of Company land sertification which was Groundkart.

22. HAK PENGOPERASIAN ASET PRASARANA

	2013	2012	
Hak Pengoperasian Aset Prasarana	502.086.346.888	192.010.755.006	Infrastructure assets operating rights
Akumulasi amortisasi	(10.201.403.214)	(11.249.836.090)	Accumulated amortization
Nilai Buku	491.884.943.674	180.760.918.916	Book value

Hak Pengoperasian Aset Prasarana

Penambahan tahun berjalan Hak Pengoperasian Aset Prasarana khususnya di Divre 3 sebesar Rp. 10.201.403.214 Tidak diamortisasi karena belum mempertimbangkan Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor: KP.405/SK.6/DJKA/4/13 tanggal 9 April 2013 tentang Pengesahan dan sertifikasi uji pratama prasarana perkeretaapian.

- (1) Sesuai Kepmen Perhubungan No. HK.601/ SK.29/DJKA/9/2012, bahwa Perusahaan diberi kewenangan untuk membangun prasarana perkeretaapian di wilayah Sumatera bagian selatan, dan sesuai Surat Pernyataan dari Direktur Utama Perusahaan No. 001/VII/11/KA-2012 tanggal 31 Juli 2012 bahwa setelah pembangunan, aset prasarana tersebut akan

Infrastructure Assets Operating Right

The addition of the current year Operating rights of Infrastructure Assets particularly in Divre 3 Rp. 10.201.403.214 Not amortized because not consider the decision of the Director General of Railways number: KP/SK 405.6/DJKA/4/13, April 9 '2013 about endorsement and certification of pratama infrastructure of railroads test.

- (1) According to the Decree of the Minister of Transportations No. HK.601/SK.29/DJKA/9/ 2012, that the Company is authorized to build railway infrastructure in the south of Sumatra, and according to the Statement of President Directors No. 001/VII/11/KA-2012 dated July 31, 2012 that after the construction, infrastructure assets will be transferred

diserahkan atau dihibahkan kepada Pemerintah sehingga menjadi Barang Milik Negara (BMN).

- (2) Berdasarkan UU No. 23/2007 tentang Perkeretaapian bahwa Perusahaan diberi kewenangan (hak) untuk mengoperasikan aset prasarana, maka atas pengeluaran untuk pembangunan prasarana perkeretaapian di wilayah Sumatera bagian selatan, telah dicatat oleh Perusahaan sebagai Hak Pengoperasian Aset Prasarana.
- (3) Hak pengoperasian aset prasarana diamortisasi selama 20 tahun.

23. KERJASAMA OPERASI

	2013	2012	
Kerjasama Operasi PT KA Logistik	26.224.690.033	5.635.179.660	Joint operation PT KA Logistik

Pada tanggal 11 Maret 2011 perusahaan mengadakan Perjanjian Kerjasama Operasi dengan PT Surabaya Petroleum Transport dalam kegiatan bongkar muat peti kemas di Kalimas Surabaya, dengan komposisi penyertaan pendanaan dan pembagian biaya serta keuntungan (Cost & Profit Sharing), masing-masing adalah 55% untuk PT Kereta Api logistik dan 45% untuk PT Surabaya Petroleum Transport. Kerja sama ini berlaku selama 5 tahun terhitung sejak perjanjian ditanda tangani. Jumlah penyertaan perusahaan masing-masing sebesar Rp.451.048.197 pada tahun 2013 dan sebesar Rp.1.267.057.749 pada tahun 2012.

Pada tanggal 22 Februari 2011 perusahaan mengadakan Perjanjian Kerjasama Operasi, perjanjian No. 012.PJ/KALOG-JI/II/2011 dengan PT Jababeka Infrastruktur dalam kegiatan pelayanan logistik export-import, domestik dan transhipment, komposisi keuntungan (cost & profit sharing) masing-masing 55% untuk PT Kereta Api Logistik dan 45% untuk PT Jababeka Infrastruktur. Jangka waktu perjanjian selama 5 tahun sejak perjanjian ditanda tangani jumlah penyertaan modal masing-masing per tanggal 31 Desember 2013 mengalami defisit (rugi) sebesar Rp.914.774.547 dan tahun 2012, sebesar Rp.1.441.460.505.

Pada tanggal 10 Agustus perusahaan mengadakan Perjanjian Kerjasama Operasi, perjanjian No. 3, dengan PT Bintang Laut Platinum dalam Kegiatan Usaha Pelayanan Logistik Berbasis Angkutan Kereta Api, komposisi keuntungan (cost & profit sharing) masing-masing 65%

or assigned to the Government so as to be of State Property (BMN).

- (2) Based on Law no. 23/2007 on Railways that the Company is authorized (right) to operate infrastructure assets, then the expenditure for the construction of railway infrastructure in the south of Sumatra, have been recorded by the Company as Infrastructure Assets Operating Rights.
- (3) Infrastructure assets operating rights are amortized over 20 years.

23. JOINT OPERATION

	2013	2012	
Kerjasama Operasi PT KA Logistik	26.224.690.033	5.635.179.660	Joint operation PT KA Logistik

On March 11, 2011 the company entered into a joint operation with the PT Surabaya Petroleum Transport in the activities of loading and unloading containers at Kalimas Surabaya, with the composition of the inclusion of funding and sharing the costs and benefits (Cost & Profit Sharing), respectively was 55% for PT Kereta Api Logistik and 45% for PT Surabaya Petroleum Transport. Cooperation is valid for 5 years from the agreement signed. The number of companies investment amounting Rp.451.048.197 on 2013 and Rp.1.267.057.749 in 2012.

On February 22, 2011 the company entered into a joint operation agreement No. 012.PJ/KALOG-JI/II/2011, with the PT Jababeka Infrastruktur, in the activities of logistics service and export-import and domestic and transhipment, with the composition of the inclusion of funding and sharing the costs and benefits (Cost & Profit Sharing), respectively was 55% for PT Kereta Api Logistik and 45% for PT Jababeka Infrastruktur. Cooperation is valid for 5 years from the agreement signed. The number of companies investment as of December 31, 2013 defisit (loss) Rp.914.774.547 and in 2012 amounted to Rp.1.441.460.505.

On August 10, 2012, the company entered into a joint operation agreement No. 3, with the PT Bintang Laut Platinum, in the activities of logistics service in based railway transportation, with the composition of the inclusion of funding and sharing the costs and benefits (Cost & Profit

untuk PT Kereta Api Logistik dan 35% untuk PT Bintang Laut Platinum. Jangka waktu perjanjian selama 5 tahun sejak tanggal 10 Agustus 2012 sampai tanggal 10 Desember 2017 penyertaan modal masing-masing per tanggal 31 Desember 2013 dan 2012 sebesar Rp.14.312.054.833 dan Rp.2.926.661.406.

Sesuai dengan akta No. 01, tanggal 23 Mei 2013,dari Notaris Yoshsi SH, Mkn, perusahaan mengadakan Perjanjian Kerja Sama Operasi (Joint Operation) dengan PT Bumi Wijaya Indorall dalam usaha pelayanan logistik di Kawasan Waru, Kawasan Stasiun Sungai Lagowa dan Kawasan Stasiun Kalimas. Komposisi penyertaan pendanaan dan pembagian biaya serta keuntungan (Cost & Profit Sharing), masing-masing adalah 51% untuk PT Kereta Api logistik dan 49% untuk PT Bumi Wijaya Indorall. Kerja sama ini berlaku selama berlakunya perjanjian persewaan/pengelolaan kawasan stasiun Waru, stasiun Kalimas, stasiun Lagowa dan stasiun-stasiun PT Kereta Api Indonesia lainnya. Jumlah penyertaan perusahaan pada tahun 2013 sebesar Rp.12.376.361.550.

24. DANA PENSIUN SWAKELOLA

Dana pensiun swakelola dibentuk Perusahaan untuk menampung dana pensiun karyawan. Jumlah dana yang dikumpulkan sebesar 17,25% dari penghasilan dasar pensiun karyawan dengan komposisi sebesar 4,75% dipotong dari penghasilan karyawan dan sebesar 12,50% dari kontribusi Perusahaan.

Dana pensiun swakelola juga digunakan untuk menampung dana pesangon untuk pegawai perusahaan yang diangkat mulai tanggal 01 Agustus 2009 sebanyak 7.921 pegawai yang dikelola melalui program asuransi saving plan dengan pola pendanaan sistem *pooled fund*.

Disamping itu perusahaan juga membukukan penerimaan dana tambahan yang diterima dari Pemerintah RI dan PT TAS PEN (Persero) sebagai pembayaran manfaat masa lalu para karyawan eks Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan pengembalian iuran karyawan yang masih dikelola oleh PT TAS PEN (Persero).

Berdasarkan perjanjian antara Perusahaan dengan PT Asuransi Jiwasraya (Persero) No. 161/HK/UM/ 2003 dan No. 099.SJ.U.0903 tanggal 23 September 2003 tentang Pengelolaan Program Anuitas Pensiun Bagi Pensiunan Perusahaan serta perjanjian No. 162/HK/UM/2003 dan No. 100.SJ.U.0903 tanggal 28 September 2003 tentang Pengelolaan Program Jaminan Hari Tua Bagi Pegawai

Sharing), respectively was 55% for PT Kereta Api Logistik and 35% for PT Bintang Laut Platinum. Cooperation is valid for 5 years from August 10, 2012 until December 10, 2017. The number of companies investment as of December 31, 2013 and ini 2012 amounted to Rp.14.312.054.833 and Rp.2.926.661.406.

Appropriate agreement joint operation No. 01, dated May 23, 2013 from Notary Yoshsi Sh, Mkn, the company entered into a joint operation with the PT Bumi Wijaya Indorall in the logistic activities in Waru Staion, Sungai Lagowa Station and Kalimas Station area. The composition of the inclusion of funding and sharing the costs and benefits (Cost & Profit Sharing), respectively was 51% for PT Kereta Api Logistik and 49% for PT Bumi Wijaya Indorall. Cooperation is valid same with agreement between PT KA Logistik and PT Kereta Api Indonesia about rental of Waru Station area, Kalimas Station area, Sungai Lagowa Station area and other PT Ketreta Api Indonesia station area. The number of companies investment on 2013 amounting Rp.12.376.361.550.

24. SELF-MANAGED PENSION FUND

Self-managed Pension Fund is provided by the Company to accommodate employees' pension fund. Total fund collected is at 17,25% of employee basic pension salary by composition 4,75% deducted from employees salary and 12,50% from the Company's contribution.

Self-managed pension fund also use to accommodate the pension fund for company's employee that was appointed as of August 01, 2012 amounted to 7.921 employee which is managed through saving plan assurance program with pooled fund funding system.

In addition the Company also posted revenue received additional funding from the Government of Indonesia and PT TAS PEN (Persero) in payment of past benefits of the employees former Civil Servants (PNS) and the return of employee contributions that are managed by PT TAS PEN (Persero).

Based on agreement between the Company and PT Asuransi Jiwasraya (Persero) No. 161/HK/UM/2003 and No. 009.SJ.U.0903 dated September 23, 2003 regarding the Management of Annuity Pension Program for Retired Employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero) and also agreement No. 162/HK/UM/2003 and No.100.SJ.U.0903 dated September 28, 2003 regarding the Managenet of Retirement Benefit Program (JHT) for employees

Perusahaan, maka Perusahaan akan menyerahkan dana iuran pensiun swakelola tersebut kepada PT Asuransi Jiwasraya (Persero). Sesuai perjanjian tersebut jadwal penyerahan dana akan diatur dalam perjanjian tersendiri (Addendum).

- a. Perseroan masih menyajikan dana iuran pensiun swakelola dalam laporan keuangan perseroan sebagai rekening administratif.

of PT Kereta Api Indonesia (Persero), therefore the Company will transfer the fund of self-managed pension plan to be managed by PT Asuransi Jiwasraya (Persero). According to the agreement, the schedule of the transfer of fund will be arranged in a separate agreement (Addendum).

- a. The Company has still presenting the self managed pension fund in the Company's financial statements as assets.

	2013	2012	
Saldo Awal	51.560.166.018	52.463.909.852	Beginning balance
Penerimaan:			Receipts:
Penerimaan Dana Iuran Pensiun	111.666.592.918	88.744.349.873	Pension fund receipts
Pengembangan Dana	2.570.896.665	2.420.779.363	Fund development
	114.237.489.583	91.165.129.236	
Pembayaran:			Payments:
PT Asuransi Jiwasraya (Persero)	81.477.996.415	66.231.541.375	PT Asuransi Jiwasraya (Persero)
PT Taspen (Persero)	24.001.703.980	25.837.331.695	PT Taspen (Persero)
	105.479.700.395	92.068.873.070	
Saldo akhir	60.317.955.206	51.560.166.018	Ending balance

- b. Outstanding Dana Pensiun Swakelola pada akhir tahun tersebut diatas disimpan dalam bentuk:

- b. Outstanding amount of self managed pension fund for the years ended are deposited in from of:

	2013	2012	
Giro Bank			Bank accounts
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	10.797.744.517	9.213.434.286	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	3.029.942.650	3.509.052.880	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	19.440.268.039	11.787.678.852	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
	33.267.955.206	24.510.166.018	

	2013	2012	
Deposito			Time deposits
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	4.800.000.000	4.800.000.000	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	20.000.000.000	20.000.000.000	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	2.250.000.000	2.250.000.000	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
	27.050.000.000	27.050.000.000	
Jumlah outstanding dana pensiun swakelola	60.317.955.206	51.560.166.018	Total self-managed pension fund outstanding

25. LAIN-LAIN

	2013	2012	
Entitas Induk			Parent Entity
Aset Tetap Yang Oihentikan Oari			
Operasi (ATO0)	93.440.415.358	93.221.429.822	Retired fixed assets (ATO0)
Cadangan Penghapusan	<u>(93.440.414.858)</u>	<u>(93.136.360.652)</u>	Provision of write-off
	500	85.069.170	
Entitas Anak	5.115.409.461	387.768.000	Subsidiaries
Jumlah	<u>5.115.409.961</u>	<u>472.837.170</u>	Total

Lain-lain pada Entitas Anak merupakan Biaya operasi ditangguhkan pada tahun 2013, merupakan pembelian palet, plastik dan peralatan lainnya yang dipakai untuk kegiatan bongkar muat semen.

Others of the subsidiaries represent Operating deffered expenses in 2013, represent purchasing of wallets, plastic and other utilities, which utilized to cement loading unloading activities.

26. PINJAMAN JANGKA PENDEK

26. SHORT-TERM LOANS

	2013	2012	
Entitas Induk			Parent Entity
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	898.745.693.511	368.745.693.511	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	895.221.052.322	361.073.547.457	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
	<u>1.593.966.745.833</u>	<u>729.819.240.968</u>	
Entitas Anak			Subsidiaries
Pinjaman Bank			Bank loan
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	35.059.995.862	18.457.369.062	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	10.800.000.000	-	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
Pinjaman Non Bank			Non bank loan
Sewa Guna Usaha	706.023.335	736.719.996	Capital lease obligation
	<u>46.566.019.197</u>	<u>19.194.089.058</u>	
Saldo pinjaman jangka pendek	<u>1.640.532.765.030</u>	<u>749.013.330.026</u>	Total short-term loans

Entitas Induk:

PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
 Perusahaan melakukan Perjanjian Kredit Modal Kerja (KMK) dengan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, No. 10 tanggal 13 April 2010 yang telah diadendum beberapa kali sebagai berikut:

- Addendum No. 30 tanggal 4 Agustus 2011
- Addendum No. 141 tanggal 28 Mei 2012

Parent Entity:

PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
 The Company entered into Working Capital Credit (KMK) Agreement with PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) under the agreement No. 10, dated April 13, 2010 which was amended by:

- Addendum No. 30 dated August 4, 2011
- Addendum No. 141 dated May 28, 2012

- Addendum No. 122 Tanggal 30 Juli 2012
- Addendum No. 90 Tanggal 15 Mei 2013

Berdasarkan perjanjian tersebut, diatur ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut:

Limit kredit/ credit limit	: Limit kredit Rp.900.000.000.000 (sembilan ratus miliar rupiah)./ Credit limit Rp.900.000.000.000 (nine hundred billion rupiah) Limit kredit bersifat interchangeable dengan fasilitas Penangguhan Jaminan Impor (PJI) yang merupakan sub limit dari KMK, dimana limit kredit KMK maksimum sebesar Rp.300.000.000.000 (tiga ratus miliar rupiah)/ KMK credit limit is interchangeable with the Import Guarantee Postponement (PJI) facility which is a sub limit of KMK agreement, where the maximum KMK credit limit is Rp.300.000.000.000 (three hundred billion rupiah).
Tujuan kredit/ credit purpose	: Untuk kepentingan pembelian suku cadang dan pemeliharaan./ For the benefit of purchasing spare parts and maintenance.
Jangka waktu/ period	: Jangka waktu fasilitas KMK untuk limit kredit sebesar Rp.900.000.000.000 terhitung mulai tanggal 13 April 2013 s.d 13 April 2014. KMK facility period for credit limit amounting to Rp.900.000.000.000 efective from April 13, 2013 to April 13, 2014.
Tingkat bunga/ interest rate	: Tingkat bunga atas pokok kredit sebesar 9% per tahun dan reviewab/e setiap saat.
Provisi kredit/ credit provision	: The rate of interest on the principal amount of 9% per year and be revised at any time. Provisi sebesar 0,50% dari jumlah kredit yang harus dilunasi./ Provision rate 0,50% of total loans must be repaid.
Jaminan/ collateral	: Menyerahkan jaminan kepada bank berupa cash-flow milik perusahaan./ The company cash flow given as a collateral into the bank

Perusahaan melakukan Perjanjian Fasilitas Penangguhan Jaminan Impor (PJI) dengan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk , nomor : 11 tanggal 13 April 2010 yang telah diadendum kembali sebagai

- Addendum No. 31 tanggal 04 Agustus 2011
- Addendum No. 141 tanggal 28 Mei 2012
- Addendum No. 91 tanggal 15 Mei 2013

Berdasarkan perjanjian tersebut, diatur ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut:

Limit kredit/ credit limit	: Limit kredit fasilitas Penangguhan Jaminan Impor (PJI) sebesar Rp 300.000.000.000 (tiga ratus miliar rupiah)/ Import Guarantee Postponement (PJI) facility plafond amounting to Rp.300.000.000.000 (three hundred billion rupiah).
Tujuan kredit/ credit purpose	: Fasilitas PJI digunakan untuk penangguhan jaminan L/C dalam rangka impor barang yang pengadaan suku cadang, dan dapat digunakan untuk pembukaan L/C dalam bentuk Sight dan Usance dan merupakan sub limit dari fasilitas KMK./ PJI Facility is use for L/C guarantee postponement related to sparepart import purchase purposes, and can be used for L/C opening in form of Sight and Usance, and also a sub limit of KMK facility. Fasilitas BG digunakan untuk penerbitan bank garansi uang muka dan pelaksanaan terkait pekerjaan pengiriman batu bara, serta tidak merupakan sub limit dari fasilitas berdasarkan perjanjian KMK/ BG facility is use for bank guarantee issuance of advance payment and execution related to coal delivery service, and not a sub limit of KMK facility.
Jangka waktu/ period	: Jangka waktu fasilitas PJI untuk plafond sebesar Rp.300.000.000.000 terhitung mulai tanggal 13 April 2013 s.d 13 April 2014./ PJI facility period for credit limit amounting to Rp.300.000.000.000 effective from April 13, 2013 to April 13, 2014.

- Addendum No. 122 dated July 30, 2012
- Addendum No. 90 dated May 15, 2013

Based on the agreement, the terms and conditions are set as follows:

The Company entered into Import Guarantee Postponement (PJI) Facility Agreement with PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk under the Agreement No. 11 dated April 13, 2010, which was amended by:

- Addendum No. 31 dated August 4, 2011
- Addendum No. 141 dated May 28, 2012
- Addendum No. 91 dated May 15, 2013

Based on the agreement, the terms and conditions are set as follows:

	Jangka waktu fasilitas BG untuk plafond sebesar Rp.300.000.000.000 ditetapkan selama periode 12 bulan dari tanggal adendum ketiga./ BG facility period for credit limit amounting to Rp.300.000.000.000 sets for 12 month period from date of third addendum.
Tingkat bunga/ interest rate	: Tingkat bunga transit L/C sebesar 7,25% per tahun untuk valas, dan 10,25% per tahun untuk Rupiah/ L/C transit interest rate is at 7.25% per annum for foreign currency, and 10.25% per annum for the rupiah.
Fee Akseptansi/ Acceptance fee	: Fee akseptansi L/C sebesar 0,05% per bulan, minimal USD 30,00./ L/C acceptance fee is at 0.05% per month, with minimal amount of USD30.00.
Provisi/ Provision	: Provisi pembukaan L/C sebesar 0,06% per tahun, minimal USD 50,00/ L/C opening provision is at 0.06% per annum, with minimal amount of USD 50.00 Provisi pembukaan BG sebesar 0,75% per tahun dari tiap nilai BG yang diterbitkan./ BG opening provision is at 0.075% per annum from BG issuance amount.
Jaminan/ collateral	: Menyerahkan jaminan kepada bank berupa cash-flow milik perusahaan./ The company cash flow given into the bank as collateral

PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
 Perusahaan menandatangani Perjanjian Fasilitas Kredit KMK Line PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, nomor: 43, tanggal 25 Februari 2010, yang telah mengalami adendum sebagai berikut:

- Addendum No. 33 tanggal 4 Agustus 2011
- Addendum No. (2) 43, tanggal 12 April 2012
- Addendum No. (3) 43, tanggal 28 Agustus 2012
- Addendum No. (4) 43, tanggal 19 Juni 2013

PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
 Company entered into a Credit Facility Working Capital Line of PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk under the agreement No. 43, dated February 25, 2010, which was amended by:

- Addendum No. 33 dated August 4, 2011
- Addendum No. (2) 43 dated April 12, 2012
- Addendum No. (3) 43 dated August 28, 2012
- Addendum No. (4) 43 dated June 19, 2013

Limit kredit/ credit limit	: Maksimum Kredit Rp.900.000.000.000 (sembilan ratus miliar Rupiah) yang terdiri dari fasilitas kredit berjalan maksimum sebesar Rp.400.000.000.000 (empat ratus miliar rupiah) dan tambahan fasilitas maksimum sebesar Rp.500.000.000.000 (lima miliar Credit Maximum is Rp.900.000.000.000 (nine hundred billion rupiah) which including facility of current credit. The maximum amount for current credit is Rp.400.000.000.000 (four hundred billion rupiah) and addition of maximum facility amount to Rp.500.000.000.000 (a five hundred billion rupiah).
Tujuan kredit/ credit purpose	: Tambahan modal kerja operasional sarana dan prasarana/ Additional operational working capital facilities and infrastructure
Jangka waktu/ period	: Jangka waktu fasilitas kredit sebagai berikut : <ol style="list-style-type: none"> a) Fasilitas kredit berjalan sebesar Rp.400.000.000.000 diperpanjang sejak 25 Februari 2013 sampai dengan tanggal 24 Februari 2014./ Current credit facility amounting to Rp.400.000.000.000 extended effective on February 25, 2013, to February 24, 2014. b) Tambahan fasilitas kredit sebesar Rp.500.000.000.000 berlaku sejak tanggal 25 Februari 2013 sampai dengan tanggal 24 Februari 2014./ Additional Credit addition facility amounting to Rp.500.000.000.000 started effective from February 24, 2013 to February 24, 2014.
Tingkat bunga/ interest rate	: Sebesar 9,00% per tahun./ is at 9,00% per year.
Provisi/ Provision	: 0,50% per tahun dari jumlah kredit yang harus dilunasi, dengan tambahan biaya administrasi sebesar Rp. 50.000.000 (Lima Puluh Juta Rupiah) 0.50% per year from total loans that must be repaid, with Administration Expense Rp. 50.000.000 (Fifty Million Rupiah)
Jaminan/ collateral	: Clean Basis dengan jaminan / agunan utama berupa prospek dan kelayakan usaha./ Clean basis with main collateral in form of the prospect and feasibility business.

Perusahaan menandatangani Perjanjian Fasilitas Kredit Tidak Langsung dengan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, nomor: 42, tanggal 25 Februari 2010, yang telah diadendum sebagai berikut:

The Company entered into Indirect Credit Facility Agreement with PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk under the Agreement No.42 dated February 25, 2010, which was amended by:

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
 For the years ended December 31, 2013 and 2012
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

- Addendum No. 32 tanggal 4 Agustus 2011
- Addendum No. (3) 42, tanggal 28 Agustus 2012
- Addendum No. (4) 42, tanggal 19 Juni 2013

- Addendum No. 32 dated August 4, 2011
- Addendum No. (3) 42 dated August 28, 2012
- Addendum No. (4) 42 dated June 19, 2013

Limit kredit/ credit limit	: Limit kredit Rp.1.000.000.000.000 (satu triliun rupiah) yang terdiri dari fasilitas kredit tidak langsung berjalan maksimum sebesar Rp.400.000.000.000 (empat ratus miliar rupiah) dan tambahan fasilitas kredit tidak langsung maksimum sebesar Rp.600.000.000.000 (enam ratus miliar rupiah)./ Credit limit amounting to Rp.1.000.000.000.000 (one trillion rupiah) which consist of current indirect credit facility on maximum amount of Rp.400.000.000.000 (four hundred billion rupiah) and indirect credit addition facility on maximum amount of Rp.600.000.000.000 (six hundred billion rupiah).
Tujuan kredit/ credit purpose	: a) Pembukaan Letter of Credit (L/C) Impor, Pembukaan Surat Kredit Berdokumen Dalam Negeri (SKBDN) Usance Paid At Sight (UPAS), Stanby Letter of Credit (SBLC) dan garansi Bank (GB) untuk pengadaan sarana gerak/ sparepart./ Opening of Letter of Credit (L/C) Import, Opening of Domestic Letter of Credit (L/C) Usance Paid At Sight (UPAS), Standby Letter of Credit (SBLC) and Bank Guarantees (GB) for the procurement of facility / spare parts. b) Trust Receipt (T/R)/ Post Financing untuk menampung pembayaran kewajiban L/C Impor dan SKBDN yang dibuka secara sight dan usance oleh bank./ Trust Receipt (T/R) Financing Post to accommodate the payment of L/C Import and SKBDN which opened on sight and usance by the bank.
Bentuk kredit / Form of credit	: Fasilitas Revolving dengan ketentuan sebagai berikut/ Revolving facility with the following conditions: a) Pembukaan LC Impor/SKBDN sight maupun usance untuk pengadaan sarana gerak/ spareparts usaha transportasi kereta api dengan jangka waktu LC/SKBDN maksimum 360 hari./ Import LC/SKBDN opening in the form of sight and usance related to facility/ sparepart of railway transportation purchase with the maximum period of 360 days. b) Jangka waktu GB/SBLC sesuai dengan SPK/ kontrak yang diperoleh./ GB/SBLC period in accordance with the SPK / contract obtained.
Jangka waktu/ period	: Jangka waktu fasilitas kredit tidak langsung sebagai berikut / Term of indirect credit facility as follows : a) Fasilitas kredit berjalan maksimum sebesar Rp.400.000.000.000 diperpanjang sejak 25 February 2013 sampai dengan tanggal 24 Februari 2014./ Current indirect credit facility on maximum amount of Rp.400.000.000.000 extended effective on February 25, 2013 to February 24, 2014. b) Tambahan fasilitas kredit maksimum sebesar Rp.600.000.000.000 terhitung mulai sejak tanggal 25 February 2013 sampai dengan tanggal 24 Februari 2014./ Indirect credit addition facility on maximum amount of Rp.600.000.000.000 started effective from February 25, 2013 to February 24, 2014.
Tingkat bunga/ interest rate	: Sight L/C dikenakan bunga sebesar 50% (lima puluh persen) dari tarif bunga kredit Trust Receipt (T/R) / Post Financing yang berlaku./ Sight and usance L/C are subject to interest rate at 50% from Trust Receipt (T/R) / Post Financing credit interest rate.
Jaminan/ collateral	: Clean Basis dengan jaminan / agunan utama berupa prospek dan kelayakan usaha./ Clean basis with main collateral in form of the prospect and feasibility business.

Entitas Anak:

PT KA Logistik

PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
 Sesuai Perjanjian No. 14, tanggal 11 Juli 2011 PT Kereta Api Logistik memperoleh kredit investasi dari PT Bank Rakyat Indonesia dengan saldo pinjaman per 31 Desember 2012 sebesar Rp29.469.581.680 dari Plafond Kredit sebesar Rp.20.637.900.000 suku bunga 11% per tahun, jangka waktu kredit 54 bulan dan jatuh tempo pada tanggal 11 Januari 2016. Kredit

Subsidiaries:

PT KA Logistik

PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
 Agreement in accordance Number 14, dated July 11, 2011 PT Kereta Api Logistik investment credit from PT Bank Rakyat Indonesia with a loan balance per December 31, 2012 at Rp.29.469.581.680 of Credit Limit for Rp.20.637.900.000 interest rate of 11% per year, the credit period 54 months and was due on January 11, 2016. Credits are applied to the purchase

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

tersebut dipergunakan untuk pembelian alat berat, pembelian peti kemas dan pembangunan kantor dan Mess untuk proyek sebagai berikut: Pembiayaan Pekerjaan Bongkar Muat Batubara di Sumatera Selatan sebesar Rp.10.289.400.000.

Pengelolaan Area Peti Kemas di Sungai Lagoa sebesar Rp.11.209.893.750 dan Proyek Cikarang Dry Port di Jababeka sebesar Rp.4.300.000.000. Agunan yang diserahkan berupa alat-alat berat, kendaraan, 200 unit kontainer dan bangunan kantor di Area tempat Peti Kemas (TPK) di Sungai Lagoa. Posisi saldo utang jangka panjang lihat Catatan 33.

Sewa Guna Usaha

Perusahaan melakukan perjanjian sewa guna usaha dengan PT Mandiri Tunas Finance, perjanjian no. 9431203686-3688;3710, tanggal 12 Desember 2012 atas pembelian 4 unit UD Trucks CWA260MX untuk jangka waktu 36 bulan yang akan jatuh tempo pada tanggal 12 Desember 2015. Perjanjian sewa guna usaha ini mencakup adanya hak opsi untuk membeli aset yang disewa guna usahakan pada masa akhir sewa guna usaha. Nilai tunai sewa guna usaha minimum di masa mendatang pada tanggal 31 Desember 2013 dan 2012 sebagai berikut:

	2013	2012	
Utang sewa guna usaha	1.412.046.671	2.148.766.667	Capital lease obligation
Utang jangka panjang yang jatuh tempo pada tahun berjalan	706.023.335	736.719.996	Long-term debt maturity in the current year
Utang jangka panjang (lihat Catatan 33)	<u>706.023.335</u>	<u>1.412.046.671</u>	Long-term debt (see Note 33)

PT KA Commuter Jabodetabek

PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
Berdasarkan akta Notaris R. Ay. Poppy Darmawan SH, No.11 tanggal 14 Nopember 2012; PT Kereta Api Commuter Jabodetabek memperoleh pinjaman jangka panjang dari PT Bank Negara Indonesia (Persero). Kredit tersebut dipergunakan untuk pembelian 60 unit KRL.

Ketentuan dan syarat-syarat perjanjian pinjaman tersebut adalah sebagai berikut:

Plafond kredit / credit limit	:	Rp.54.000.000.000.
Suku bunga mengambang / interest rate floating	:	9,5% per tahun / annum
Jangka waktu / period	:	72 bulan / months
Jatuh tempo / credit mature	:	14 November / November 14, 2018

Porsi bagian pinjaman bank:

	2013	2012	
Pinjaman jangka panjang	38.936.940.040	13.484.096.200	Long-term loans
Bagian jangka panjang yang jatuh tempo	10.800.000.000	-	Part of long-term mature
Bagian jangka panjang (Catatan 33)	<u>28.136.940.040</u>	<u>13.484.096.200</u>	Part of long-term (Note 33)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
For the years ended December 31, 2013 and 2012
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

of heavy equipment, the purchase of container and build the office and mess for the following projects: Financing of Coal loading unloading in South Sumatra for Rp.10.289.400.000.

Container Management Area in Lagoa River at Rp.11.209.893.750 and Cikarang Dry Port Project in Jababeka for Rp.4.300.000.000. Collateral granted in the form of heavy equipment, vehicles, containers and 200 units of office buildings in the area where Container (TPK) in the Lagoa River. The balance position of long-term loan see Note 33.

Capital Lease Obligation

The Company made lease agreement with PT Mandiri Tunas Finance, agreement no. 9431203686-3688; 3710, dated December 12, 2012 on the purchase of 4 units of UD Trucks CWA260MX for a period of 36 months which will mature on December 12, 2015. Lease agreement includes the option to purchase the leased asset at the end try the lease. The minimum present value of leases in the future on December 31, 2013 and 2012 as follows:

PT KA Commuter Jabodetabek

PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk

Based on the Notary Act R. Ay. Poppy Darmawan SH, No. 11 dated of November 14, 2012, PT Kereta Api Commuter Jabodetabek obtain long term loan from PT Bank Negara Indonesian (Persero). The Credits used to the purchase of 60 units KRL

The terms and condition of loans agreement are as follows:

Plafond kredit / credit limit	:	Rp.54.000.000.000.
Suku bunga mengambang / interest rate floating	:	9,5% per tahun / annum
Jangka waktu / period	:	72 bulan / months
Jatuh tempo / credit mature	:	14 November / November 14, 2018

Part of portion bank loan:

	2013	2012	
Pinjaman jangka panjang	38.936.940.040	13.484.096.200	Long-term loans
Bagian jangka panjang yang jatuh tempo	10.800.000.000	-	Part of long-term mature
Bagian jangka panjang (Catatan 33)	<u>28.136.940.040</u>	<u>13.484.096.200</u>	Part of long-term (Note 33)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
 For the years ended December 31, 2013 and 2012
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

27. UTANG USAHA

27. TRADE PAYABLE

	2013	2012	
Rupiah			Rupiah
Pihak Berelasi			Related Parties:
PT Waskita Karya (Persero)	11.843.249.714	-	PT Waskita Karya (Persero)
PT Len Railway Systems	6.774.000.000	-	PT Len Railway Systems
PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tt	3.444.067.152	-	PT Pembangunan Perumahan (Persero)
PT PINDAD (Persero)	1.735.106.852	42.592.650.000	PT PINDAD (Persero)
PT Asuransi Jiwasraya	1.644.994.222	35.799.044.878	PT Asuransi Jiwasraya
PT Pertamina (Persero)	1.542.427.165	-	PT Pertamina (Persero)
PT Telekomunikasi Indonesia Tbk	1.213.039.774	2.265.263.248	PT Telekomunikasi Indonesia Tbk
PT Wijaya Karya Beton	1.110.592.000	-	PT Wijaya Karya Beton
PT Hutama Karya (Persero)	402.081.607	-	PT Hutama Karya (Persero)
PT Barata Indonesia	320.000.000	-	PT Barata Indonesia
PT INKA (Persero)	-	56.900.767.363	PT INKA (Persero)
PT Jamsostek	-	2.104.010.353	PT Jamsostek
PT Waskita Mitra Banten	-	1.095.252.000	PT Waskita Mitra Banten
Sub Jumlah	<u>30.029.558.486</u>	<u>140.756.987.842</u>	Sub Total
Pihak Ketiga:			Third Parties:
PT Bina Sarana Dirgantara	57.688.001.000	-	PT Bina Sarana Dirgantara
PT GJ International	7.562.220.000	-	PT GJ International
Koperasi Industri Batur Jaya	4.484.250.000	1.655.100.000	Koperasi Industri Batur Jaya
PT Altrak 1978	2.280.447.000	-	PT Altrak 1978
PT Prahasta Citalama	2.075.367.448	-	PT Prahasta Citalama
PT Hasil Fastindo	1.807.737.822	-	PT Hasil Fastindo
PT Anugerah Vindo Abadi	1.698.400.000	-	PT Anugerah Vindo Abadi
PT Transpersada	1.488.055.420	-	PT Transpersada
PT Utami Selaras	1.471.500.000	5.010.859.692	PT Utami Selaras
PT Tata Wahana Teknik	998.077.536	-	PT Tata Wahana Teknik
PT Chandra Jaya Lestari	950.000.000	-	PT Chandra Jaya Lestari
CV Gaharu	920.567.391	-	CV Gaharu
Kopkar Sejati	898.619.600	-	Kopkar Sejati
PT Hosana Jaya Raya	760.692.920	-	PT Hosana Jaya Raya
PT Langgeng Kencana	737.439.975	-	PT Langgeng Kencana
PT Marisha Trimanunggal Airlindo	724.200.640	-	PT Marisha Trimanunggal Airlindo
PT Ulih Sabar	687.586.000	-	PT Ulih Sabar
PT Intan Pelita	683.652.091	-	PT Intan Pelita
PT Karunia Putra Sekawan	670.007.000	-	PT Karunia Putra Sekawan
PT Putralama Satya Bhakti	639.542.022	-	PT Putralama Satya Bhakti
CV Wenisti Citra Perdana	639.452.154	-	CV Wenisti Citra Perdana
CV Karya Manunggal	636.270.784	-	CV Karya Manunggal
PT Duta Karya	622.586.576	-	PT Duta Karya
PT Sandhy Putramakmur	594.335.061	-	PT Sandhy Putramakmur
PT Interprima Indocom	589.710.000	-	PT Interprima Indocom
PT Fizta Karya Megah	586.312.366	-	PT Fizta Karya Megah
PT Mitra Tanjung Sampurna	580.544.459	-	PT Mitra Tanjung Sampurna
PT Via Light	575.927.150	-	PT Via Light
PT Sali Lubindo Indonusa	557.242.488	-	PT Sali Lubindo Indonusa
Jumlah dipindahkan	<u>94.608.744.903</u>	<u>6.665.959.692</u>	Amount transferred

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
 For the years ended December 31, 2013 and 2012
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2013	2012	
Jumlah pindahan	94.608.744.903	6.665.959.692	Number of transfer
CV Bintang Timur	541.450.000	-	CV Bintang Timur
PT Jamparing Masagi	530.385.000	-	PT Jamparing Masagi
PT.Essa Integrator	525.684.000	-	PT.Essa Integrator
Eko Budi Susilo	524.479.640	-	Eko Budi Susilo
PT Sumber Rezeki Sejahtera Utama	507.165.680	-	PT Sumber Rezeki Sejahtera Utama
PT Bara Multi Sugih Sentosa	-	125.000.000.000	PT Bara Multi Sugih Sentosa
PT Gumaya Anggun	-	86.267.526.688	PT Gumaya Anggun
PT Skefindo Primatama	-	27.342.345.215	PT Skefindo Primatama
PT Bara Alam Utama	-	25.000.000.000	PT Bara Alam Utama
PT Asuransi Wahana Tata	-	10.171.850.882	PT Asuransi Wahana Tata
PT Anugerah Mitra Gemilang	-	7.779.133.680	PT Anugerah Mitra Gemilang
PT Infimedia Nusantara	-	2.061.266.524	PT Infimedia Nusantara
PT XL Axiata Tbk.	-	1.450.708.387	PT XL Axiata Tbk.
CV Bumi Cakrawala Nusantara	-	1.359.744.500	CV Bumi Cakrawala Nusantara
PT Jasaraharja Putera	-	780.099.930	PT Jasaraharja Putera
CV Mitra Sampurna	-	686.328.500	CV Mitra Sampurna
PT Samudera Informasi Indonesia	-	686.125.000	PT Samudera Informasi Indonesia
PT Duma Kaya Megar	-	554.131.555	PT Duma Kaya Megar
PT Inovasi Lintas Media	-	530.336.439	PT Inovasi Lintas Media
Lain-Lain (dibawah Rp.500.000.000)	645.329.282.715	258.500.053.347	Others (under Rp.500.000.000)
Sub Jumlah	<u>742.567.191.938</u>	<u>554.835.610.339</u>	Sub total

Mata Uang Asing

Dolar Amerika Serikat

Pihak Ketiga:

PT GE Lokomotif Indonesia	179.895.829.863	-	PT GE Lokomotif Indonesia
PT Imeco Inter Sarana	42.760.705.216	34.659.592.647	PT Imeco Inter Sarana
PT Transavia	25.924.161.031	-	PT Transavia
PT Unimasco Abadi	283.955.500	8.843.320.833	PT Unimasco Abadi
Sub Jumlah	<u>248.864.651.610</u>	<u>43.502.913.480</u>	Sub total
Jumlah Utang Usaha	<u>1.021.461.402.034</u>	<u>739.095.511.661</u>	Total trade payable

Nilai wajar utang diukur berdasarkan:

Nilai kini yang tercatat atas utang usaha rata-rata jatuh tempo 5 hari setelah invoice penagihan diterima.

Foreign Currency

US Dollars

Third Parties:

PT GE Lokomotif Indonesia	-	PT GE Lokomotif Indonesia
PT Imeco Inter Sarana	34.659.592.647	PT Imeco Inter Sarana
PT Transavia	-	PT Transavia
PT Unimasco Abadi	8.843.320.833	PT Unimasco Abadi
Sub total	43.502.913.480	Sub total
Jumlah Utang Usaha	<u>739.095.511.661</u>	Total trade payable

The fair value of debt is measured by:

The present value is recorded on the average accounts payable due 5 days after the billing invoice is received.

28. BIAYA YANG MASIH HARUS DIBAYAR

28. ACCRUED EXPENSES

	2013	2012	
Biaya Operasi Tidak Langsung	37.340.637.783	19.685.783.123	Indirect operating expenses
Biaya Operasi Langsung	262.942.153.793	29.534.458.288	Direct operating expenses
Biaya Umum dan Administrasi	404.581.756.718	60.696.075.673	General and administration expenses
Jumlah	<u>704.864.548.295</u>	<u>109.916.317.084</u>	Total

Biaya operasi tidak langsung yang masih harus dibayar merupakan biaya pemeliharaan prasarana pokok Perusahaan dan Prasarana milik pemerintah, biaya K3 dan lainnya.

Indirect operating costs of accrued expense was the company's main infrastructure maintenance costs and Government-owned Infrastructure, K3 cost and others.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
 For the years ended December 31, 2013 and 2012
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Biaya operasi langsung yang masih harus dibayar merupakan biaya pemeliharaan sarana di lintas, balai yasa, biaya pendukung operasi dan biaya pendukung angkutan, beban tuslah - Restorka, dan pencetakan karcis.

Beban umum dan administrasi yang masih harus dibayar merupakan biaya jasa produksi/ imbalan Keberhasilan Kinerja Operasi (IKKO), biaya pegawai, tantiem dan beban kerumahtanggaan (Listrik Tenaga Penggerak dan Penerangan (PLN), Percetakan dan Alat Tulis Kantor (ATK), Sewa Instalasi dan Perlengkapan, Commitment Fee, Beban Kerumahtanggaan lainnya, dan Jasa Pemeliharaan yang dibeli - Lainnya.

Direct operating costs of accrued expense is the facilities maintenance cost in railroad, Balai Yasa, operating cost support and transportation cost support, tuslah expense - restorka, and ticket printing.

General and administrative expenses to be paid the cost of production / reward success in operating performance (IKKO), tantiem employee costs and household expenses (Electric Propulsion and Lighting (PLN), printing and Stationery Office (ATK), rental of installation and equipment, Commitment Fee, other household expenses and other purchased maintenance services).

29. PENDAPATAN DITERIMA DIMUKA

	2013	2012
Entitas Induk:		
Sewa Tanah, Iklan, Ticketing Agen,		
Bangunan dan Gudang	247.060.635.939	163.842.604.088
PT Excelcomindo (jaringan telekomunikasi)	33.719.151.974	43.207.918.344
	<u>280.779.787.913</u>	<u>207.050.522.432</u>
Entitas Anak:		
PT KA Commuter Jabodetabek	23.930.576.791	559.756.668
PT KA Pariwisata	1.079.425.458	179.916.270
PT KA Properti Manajemen	854.477.639	198.235.218
PT Railink	4.901.597.241	-
	<u>30.766.077.129</u>	<u>937.908.156</u>
Jumlah	<u>311.545.865.042</u>	<u>207.988.430.588</u>

PT Excelcomindo

Berdasarkan amandemen III dari perjanjian antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan PT Excelcomindo Pratama No. 342/HK/TEK/1996 tertanggal 20 Desember 1996 tentang pemasangan kabel serat optik di sepanjang jalan kereta api di pulau Jawa yang perjanjiannya akan berakhir pada tahun 2017, telah mengubah perjanjian awal untuk cara pembayaran, menambah penyediaan 500 kanal dan pemberian handphone, memperpanjang masa berlaku perjanjian menjadi 2022. Nilai kontrak dari tanggal 20 Desember 2007 sampai dengan 19 Desember 2017 sebesar Rp.86.415.836.687 (tidak termasuk PPN).

Adapun cara pembayaran untuk 10 tahun pertama dengan jadwal pembayaran sebagai berikut:

- Tahap pertama, sebesar 20% dari jumlah imbalan dibayarkan paling lambat 30 hari setelah amandemen III perjanjian ini ditandatangani atau selambatnya tanggal 30 Oktober 2006.
- Tahap kedua, sebesar 30% dari jumlah imbalan dibayarkan paling lambat 2 bulan setelah amandemen III perjanjian ini ditandatangani atau selambatnya tanggal 15 November 2006.

Parent entity:

Lease land, advertising, ticketing agent, buildings and warehouse
 PT Excelcomindo (telecommunication network)

Subsidiaries:

PT KA Commuter Jabodetabek
 PT KA Pariwisata
 PT KA Properti Manajemen
 PT Railink

Total

PT Excelcomindo

Based on the third change in the agreement between PT Kereta Api Indonesia (Persero) and PT Excelcomindo Pratama No. 342/HK/TEK/1996 dated December 20, 1996 about the installation of fiber optic cable along railroad tracks on the island of Java, the agreement will expire in 2017, has changed the agreement beginning to payments, increase the supply of 500 channels and the provision of mobile phones, extending the agreement is valid for 2022. Contract value since December 20, 2007 until December 19, 2017 amounting to Rp.86.415.836.687 (excluding VAT).

Methods of payment during the first 10 years with the payment schedule as follows:

- The first stage, 20% of the amount of compensation to be paid no later than 30 days after the third change in this agreement is signed or at the latest, October 30, 2006.
- The second phase, 30% of the amount of compensation to be paid no later than 2 months after the third change in this agreement is signed or at the latest, November 15, 2006.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

- Tahap ketiga, sebesar 50% dari jumlah imbalan dibayarkan paling lambat 15 Januari 2007.

30. LIABILITAS LANCAR LAINNYA

	2013
Utang Pegawai	3.200.339.180
Dana Swakelola Jaminan Pemeliharaan Kesehatan	12.665.686.624
Utang Uang Muka	271.098.450
Lain-lain	2.275.594.875
Jumlah	18.412.719.129

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
For the years ended December 31, 2013 and 2012
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

- The third phase 50% of the total compensation paid no later than 15 January, 2007.

30. OTHER CURRENT LIABILITIES

	2012
Employees payable	
Self-managed fund healthcare assurance	
Advanced payables	
Others	
Total	147.737.736.744

31. LIABILITAS IMBALAN PASCA KERJA

Perusahaan menyelenggarakan program pensiun manfaat pasti untuk seluruh karyawan, baik karyawan Perusahaan eks Pegawai Negeri Sipil (PNS) Departemen Perhubungan maupun karyawan Non PNS.

Karyawan Eks PNS

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah tentang Penyesuaian Pensiun eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor. 64 Tahun 2007 tanggal 29 Nopember 2007, Pegawai eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan yang bekerja di Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) dan telah diberhentikan dengan hormat sebagai Pegawai Negeri Sipil yang selanjutnya diangkat menjadi pegawai Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api yang kini telah berubah bentuk menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) berhak memperoleh pensiun pokok yang besarnya disesuaikan sama dengan pensiun pokok yang diterima oleh penerima pensiun Pegawai Negeri Sipil. Hak pensiun diberlakukan terhitung mulai bulan ke 6 (enam) sejak ditetapkannya Peraturan Pemerintah tersebut.

Pelaksanaan pembayaran penyesuaian dilakukan oleh PT Taspen (Persero). Adapun sumber pendanaan pembayaran pensiun pegawai berasal dari; (a) Iuran pegawai sebesar 4,75% dari Tarif Dasar Perhitungan Iuran Pensiun 2008 (TDPIP), (b) PT Kereta Api Indonesia, (c) Past Service Liabilities yang dibayarkan oleh PT Kereta Api (Persero), (d) Hasil investasi dari akumulasi dana pensiun pegawai yang berada di PT Asuransi Jiwasraya (Persero), dan (e) Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara.

Pada valuan tahun 2009, PT RAS Actuarial Consulting melakukan penyelesaian atas karyawan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang statusnya sebagai eks. PNS. Berdasarkan PP No. 64 Tahun 2007 tentang penyesuaian pensiun eks. PNS Dephub pada PT Kereta Api Indonesia (Persero), program Jaminan Hari Tua

31. POST-EMPLOYMENT BENEFIT OBLIGATION

The Company conducted benefit pension program for all employees, either for employees from the ex Civil Servant (PNS) of Tranportation Department or pure employees of the Company (non PNS).

The Ex Civil Servant (PNS)

In accordance with Government Regulation on the regarding the Pension Adjustment of ex-Government Civil Employee of Department of Transportation at PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. 64 dated November 29, 2007. The Ex. Civil Servant (PNS) of Department of Transportation working at the Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) and dismissed in honor as Civil Employee and were designated as a civil employee at Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api which is now changed to be PT Kereta Api Indonesia (Persero) is entitled to receive the principle amount of pension of the Government Civil Employee. Pension title comes to effect as the sixth (6th) months as from the stipulation date of the Government Regulation.

The implementation of adjustedt payment is made by PT Taspen (Persero). And the fund sources of pension payment for pension are from (a) employee contribution for 4.75% of the Basic Tariff of Pension Contribution Rate Computation 2008 (TDPIP), (b) PT Kereta Api Indonesia, (c) Past Service Liabilities to be paid by PT Kereta Api Indonesia (Persero), (d) Investment results of accumulated employee pension fund saved at PT Asuransi Jiwasraya (Persero), and (e) State Budget.

At appraisal in 2009, PT RAS Actuarial Consulting settlement employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero), whose status as the former ex PNS. Based on the PP No. 64 Year 2007 regarding pension adjustments ex. PNS Development of Transportation on PT Kereta Api Indonesia (Persero), Old Security

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
For the years ended December 31, 2013 and 2012
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Tua (JHT) eks. PNS yang semula dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya dipindah kembali pada PT Taspen (Persero). Hal ini diperjelas dengan dinyatakan pegawai KAI sebagai peserta di program pensiun PT Taspen (Persero).

Sebagai akibat pemindahan pengelolaan tersebut maka liabilitas atas imbalan pasca kerja JHT Eks PNS, yang pada tahun sebelumnya (tahun 2008) masih dibukukan sebagai liabilitas imbalan kerja, maka mulai awal tahun buku 2009 dibukukan sebagai utang iuran pensiun sekaligus yang akan dicicil sebesar Rp.79.500.000.000 per tahun sampai dengan tahun 2024.

Dampak pemindahan pengelolaan program jaminan hari tua dari PT AJS kepada PT Taspen (Persero) adalah sebagai berikut:

- Pembayaran manfaat JHT karyawan eks. PNS akan dilakukan oleh dan menjadi liabilitas PT Taspen.
- Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas kepesertaan karyawan eks. PNS pada PT Taspen adalah pembayaran premi atau iuran yang ditetapkan oleh PT Taspen atas pembayaran manfaat pensiun.
- Mulai awal tahun 2009 liabilitas imbalan kerja sesuai PSAK 24 tidak ada dan berubah menjadi utang iuran pensiun sekaligus.

Dampak koreksi pembukuan atas pelaksanaan pemindahan pengelolaan pada tanggal 1 Januari 2009:

	Jumlah/ Total	Jumlah ex. PNS/ Total ex. PNS	Jumlah Non PNS/ Total Non PNS	
Nilai kini liabilitas	1.832.715.411.000	1.684.347.719.000	148.367.692.000	Present value of liabilities
Nilai wajar aset program	756.398.432.000	656.466.321.000	99.932.111.000	Fair value of program assets
Status pendanaan	1.076.316.979.000	1.027.881.398.000	48.435.581.000	Funding status
Keuntungan (kerugian) aktuarial yang belum diakui	30.805.134.000	78.939.605.000	(48.134.471.000)	Unrecognized gains (loss) the actuarial
Biaya jasa lalu yang belum diakui - non vested	90.166.185.000	55.178.591.000	34.987.594.000	Unrecognized past-service expense - non vested
Biaya jasa lalu yang belum diakui - vested	-	-	-	Unrecognized past-service expense - vested
Liabilitas yang diakui dalam laporan posisi keuangan	955.345.660.000	893.763.202.000	61.582.458.000	Liabilities recognized in statement of financial position

Atas pelaksanaan perpindahan pengelolaan tersebut dilakukan reklasifikasi utang imbalan pasca kerja menjadi utang iuran pensiun sekaligus pada 1 Januari 2009 sebesar Rp.893.763.202.000. Lihat Catatan 32: Utang Iuran Pensiun Sekaligus.

Atas pelaksanaan perpindahan pengelolaan tersebut dilakukan reklasifikasi utang imbalan pasca kerja menjadi utang iuran pensiun sekaligus pada 1 Januari 2009 sebesar Rp.893.763.202.000.

Program (JHT) ex. Civil servants who previously managed by PT Asuransi Jiwasraya was transferred back to the PT Taspen (Persero). This is punctuated by the KAI officials expressed as a participant in the pension plan PT Taspen (Persero).

As a result of the transfer of management of post-employment benefit obligations JHT Ex-civilian employee, who in the previous year (in 2008) are recorded as liabilities for employee benefits, and since the beginning of fiscal year 2009 reached retirement contribution and will be payable amounting to Rp.79.500.000.000 loan per year until 2024.

The impact of the elimination of old-age security program manager PT AJS to PT Taspen (Persero) is as follows:

- Payment JHT ex employee benefits. PNS will be done by and become liabilities of PT Taspen.
- Obligations of PT Kereta Api Indonesia (Persero) for the membership of ex-employees. PNS on premium payments or contributions PT Taspen set by PT Taspen for the payment of retirement benefits.
- Starting early 2009, employee benefit obligations in accordance PSAK 24 does not exist and changes to debt of pension dues paid at once

Correction impact on implementation of the transfer of management accounting at the date of January 1, 2009:

In the implementation of the management transfer of reclassification to the benefits paid to defined contribution pension plan fully paid on January 1, 2009 amounting to Rp.893.763.202.000. See Note 32: Lump Sum Pension Contribution Liability.

In the implementation of the management transfer of reclassification to the benefits paid to defined contribution pension plan fully paid on January 1, 2009 amounting to Rp.893.763.202.000.

PSAK 24 untuk non PNS

Berdasarkan perjanjian No. 161/HK/UM/2003 dan 099.SJ.U.0903 serta perjanjian No. 162/HK/UM/2003 dan 100.SJ.U.0903 tanggal 28 September 2003 dengan PT AJS tentang Pengelolaan program Anuitas Pensiun Bagi Pensiunan dan Pengelolaan Program Jaminan Hari Tua Bagi Pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero), yang telah dilakukan adendum sebagai berikut:

- Addendum No I tanggal 12 Januari 2004
- Addendum No II tanggal 07 September 2005
- Addendum No III tanggal 11 Januari 2006
- Addendum No IV tanggal 23 Desember 2009
- Addendum No V tanggal 21 Desember 2012

Sesuai dengan adendum perjanjian terakhir, diatur syarat-syarat dan ketentuan sebagai berikut:

Sehubungan dengan adanya perubahan TDPIP tahun 2009 menjadi TDPIP tahun 2012 dengan ketetapan perhitungan tanpa kenaikan Gaji Dasar Program, maka dibutuhkan pendanaan sebagai berikut:

- 1) Premi bulanan (iuran pegawai sebesar 4,75% + iuran perusahaan 12,5% dari TDPIP tahun 2012) terhitung sejak 1 Januari 2013 sebesar Rp.4.509.935.928 untuk peserta sejumlah 13.146 orang peserta, yang merupakan pegawai yang didaftarkan oleh PT KAI kepada PT AJS pada 1 Desember 2012.
- 2) Tambahan premi PSL sebesar Rp.65.438.800.090 berdasarkan perhitungan 1 September 2012.
- 3) Tambahan premi atas kenaikan pensiun pokok dari TDPIP tahun 2009 ke tahun 2012 untuk peserta Anuitas berdasarkan perhitungan 1 September 2012 sejumlah 297 orang yang telah pensiun dibutuhkan premi sekaligus yang dibayarkan bersamaan dengan angsuran pertama sebesar Rp.33.933.710.475.
- 4) Tambahan premi sekaligus sebesar Rp.99.372.510.565 dibayarkan dengan cara diangsur selama 3 tahun sehingga ada tambahan bunga sebesar 10,5% per tahun menjadi sebagaimana rincian pembayaran sebagai berikut:
 - a. 1-12-2012 sebesar Rp.35.799.044,878;
 - b. 1-12-2013 sebesar Rp.34.753.633.368;
 - c. 1-12-2014 sebesar Rp.34.753.633.368.

Karyawan Yang Diangkat Sesudah 1 Agustus 2009

PT KAI memberikan Program Dana Pesangon kepada pegawai yang diangkat mulai tanggal 1 Agustus 2009 yang ditetapkan dalam pengelolaan program pendanaan Dana Cadangan Imbalan Paska Kerja yang disebut sebagai Program Dana Pesangon.

PSAK 24 for non PNS

Based on the agreement No. 161/HK/UM/2003 and 099.SJ.U.0903 and agreement No. 162/HK/UM/2003 and 100.SJ.U.0903 dated September 28, 2003 with PT AJS regarding Pensiun Annuity Program Management for Retired Employee and JHT Program Management for PT Kereta Api Indonesia (Persero) employees, which was addendum as follows:

- Addendum No I dated January 12, 2004
- Addendum No II dated September 7, 2005
- Addendum No III dated January 11, 2006
- Addendum No IV dated December 23, 2009
- Addendum No V dated December 21, 2012

According to the latest agreement addendum, the terms and conditions are set as follows:

With respect to TDPIP change from TDPIP year 2009 to TDPIP year 2012 which the calculation terms without the change in Basic Salary Program, the funding needed are as follows:

- 1) Monthly premium (4,75% of employees contribution + 12,5% of company contribution from TDPIP year 2012) since January 1, 2013 amounting to Rp.4.509.935.928 for 13.146 participant, which is the employees who have been registered by PT KAI to PT AJS on December 1, 2012.
- 2) Additional PSL premium amounting to Rp.65.438.800.090 based on September 1, 2012 calculation.
- 3) Additional premium due to basic pension increment from TDPIP year 2009 to TDPIP year 2012 for Annuity participant based on September 1, 2012 calculation of 297 people who had retired, the lump sum premium required which to be paid in the same time with first installment amounting to Rp.33.933.710.475.
- 4) Additional lump sum premium amounting to Rp.99.372.510.565 to be paid in 3 years installment, thus the additional interest is 10,5% annually as described in payment details as follows:
 - a. 1-12-2012 amounting Rp.35.799.044.878;
 - b. 1-12-2013 amounting Rp.34.753.633.368;
 - c. 1-12-2014 amounting Rp.34.753.633.368.

Employees Appointed After August 1, 2009

PT KAI provide a Severance Fund Program to employees who was appointed from August 1, 2009 which set out in the Post-employment Benefit Reserve Fund funding program known as Severance Fund Program.

Untuk Program Dana Pesangon, PT KAI melakukan kerjasama dengan PT Asuransi Jiwasraya melalui Program Asuransi "saving plan" dengan pola pendanaan sistem "pooled fund" (pengelolaan dana secara total bukan per individu) yang diterima dari akumulasi premi ditambah pengembangan yang diperhitungkan dengan biaya dan premi proteksi yang disebut sebagai Dana Kelolaan.

Peserta dalam program ini adalah pegawai PT KAI yang diangkat mulai tanggal 01 Agustus 2009 sebagai Pegawai Kontrak Magang (PKM) dan diikutsertakan dalam Asuransi, yang untuk tahun pertama sejumlah 7.921 orang.

PT KAI berkewajiban membayar premi atas nama masing-masing peserta secara sekaligus yang terdiri dari:

- a. Iuran untuk memperoleh manfaat asuransi yang dikembangkan oleh PT AJS dalam instrumen investasi setelah dikurangi biaya administrasi dengan tingkat bunga pengembangan investasi yang telah disepakati;
- b. Iuran untuk memperoleh manfaat asuransi bagi peserta yang meninggal dunia atau cacat tetap dalam masa asuransi (disebut sebagai premi proteksi).

Pembayaran premi dilakukan dengan cara sebagai berikut:

- a. Premi tahun pertama dengan asumsi kenaikan gaji sebesar 3% per tahun sebesar Rp.12.012.387.401 dengan rincian sebagai berikut:
 - i. Premi saving termasuk biaya sebesar Rp.11.073.040.893;
 - ii. Premi asuransi sebesar Rp.939.346.508.
- b. Premi tahun kedua dan selanjutnya sesuai dengan hasil valuasi yang disepakati oleh PT KAI dan PT AJS
- c. Untuk tahun 2013 jumlah yang dibayarkan sebesar Rp.35.747.977.000, dengan rincian sebagai berikut:
 - i. Premi saving termasuk biaya sebesar Rp.21.659.089.000;
 - ii. Premi asuransi sebesar Rp.14.088.888.000.
- d. Tambahan Dana Pesangon karyawan yang efektif 1 Desember 2013, untuk 1504 karyawan, dengan tingkat kenaikan gaji 3%, premi yang dibayarkan sebesar Rp. 3.204.578.000, dengan rincian sebagai berikut:

For Severance Fund Program, PT KAI enter into cooperation with PT Asuransi Jiwasraya through "saving plan" Insurance Program with "pooled fund" funding system (total fund management instead of individual) which received from accumulated premiums plus the calculated development with cost and premium protection known as Managed Fund.

Participants in this program are PT KAI employees who appointed from August 1, 2009 as an apprentice contract employees (PKM) and are included in the insurance, which in the first year are 7.921 people.

PT KAI is obliged to pay the premium on behalf of each participant at a lump sum amount which consisting of:

- a. Contribution to obtain insurance benefits developed by PT AJS in investment instruments after deducting administrative expense with the agreed investment development interest rate;
- b. Contribution to obtain insurance benefits for participants who passed away or have permanent disability during insurance period (referred as protection premium).

Payment of a premium are performed as follows:

- a. First year premium with assumption of 3% salary increase per year, amounting to Rp.12.012.387.401 with details as follows:
 - i. Savings premium include costs amounting to Rp.11.073.040.893;
 - ii. Insurance premium amounting to Rp.939.346.508.
- b. The second and next year's premiums are in accordance with valuation result agreed by PT KAI and PT AJS.
- c. For the 2013 period, the amount paid by company Rp.35.747.977.000, the detail are as follows:
 - i. Savings premium include costs amounting to Rp.21.659.089.000;
 - ii. Insurance premium amounting to Rp.14.088.888.000.
- d. Addition Severance Fund Program to employees who was appointed from December 1, 2013, with assumption of increasing rate salary 3%, number of employee 1.504, the addition payment of premium is Rp. 3.204.578.000, With the detail as follows

- i. Premi saving termasuk biaya sebesar Rp.1.559.634.000;
- ii. Premi asuransi sebesar Rp.1.644.944.000.

Penilaian Aktuaria

Penilaian aktuaria atas imbalan pasca kerja dilakukan oleh aktuaria RAS Actuaries, dengan menggunakan metode Projected Unit Credit, dengan Laporan No. 323/RAC/KAI-UUK/XII/2013 tanggal 30 Desember 2013, berdasarkan TDPIP 2012 untuk tahun 2013 dan 2012.

Perusahaan mengakui keuntungan atau kerugian aktuaria dengan pendekatan koridor 10%. Bagian dari keuntungan dan kerugian aktuaria yang diakui untuk masing-masing program imbalan pasti adalah jumlah yang lebih besar diantara 10% dari nilai kini imbalan pasti dan 10% dari nilai wajar aset program pada tanggal tersebut, dibagi dengan rata-rata sisa masa kerja yang diprakirakan dari para pekerja dalam program tersebut.

Asumsi-asumsi yang digunakan dalam perhitungan di atas adalah sebagai berikut:

Oasar perhitungan manfaat	:	UUK No. 13/2003 dan Peraturan Perusahaan/ and company regulations	:	Basis for calculating benefits
Tingkat diskonto	:	6% per tahun / per years (2011: 7%)	:	Discount rate
Tingkat kenaikan gaji / tahun	:	5% per tahun/ per years	:	Level of salary increase / year
Usia pensiun normal	:	56 tahun/ years	:	Normal retirement age
Tingkat mortalitas	:	Tabel Mortalita Indonesia 2011 (TMI III) (2011: Tabel Mortalita Indonesia 1999 (TMI II))	:	Mortality Rate
Tingkat cacat / tahun	:	10% dari tabel mortalitas/ from morality table	:	Level of disability / year
Tingkat pengunduran diri:				Level resignations
Umur dibawah 20 - 29 tahun	:	6%	:	Age under 20 - 29 years old
Umur diatas 30 tahun	:	Menurun secara linear hingga mencapai 0% saat usia pensiun normal/ Decreases linearly until it reaches 0% when the normal retirement age	:	Age above 30 years old

Liabilitas yang diakui pada laporan posisi keuangan:

Liabilities recognized in the balance

	2013	2012	
Entitas Induk:			Parent entity
Nilai Sekarang Liabilitas	694.208.406.000	729.984.095.000	Present value of liability
Nilai Wajar Aset	<u>(471.990.867.000)</u>	<u>(386.150.078.000)</u>	Fair value of assets
Status Pendanaan	222.217.539.000	343.834.017.000	Funding status
Biaya Jasa Lalu yang Belum Diakui (non Vested)	(22.457.734.000)	(24.963.706.000)	Unrecognized past service expense (non vested)
(Kerugian) Aktuaria yang belum diakui	<u>(117.592.384.000)</u>	<u>(240.029.342.000)</u>	Unrecognized Actuarial (loss)
Jumlah Liabilitas	<u>82.167.421.000</u>	<u>78.840.969.000</u>	Total liabilities
Entitas Anak	6.678.174.808	5.082.912.469	Subsidiaries
Jumlah	<u>88.845.595.808</u>	<u>83.923.881.469</u>	Total

Beban yang diakui pada Laporan Laba Rugi Konsolidasi adalah sebagai berikut:

Expenses regonized in the Consolidated Income Statement are as follows:

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
For the years ended December 31, 2013 and 2012
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2013	2012	
Biaya Jasa Kini	56.197.589.000	60.500.307.000	Current service expenses
Beban Bunga	42.461.753.000	33.546.200.000	Interest expenses
Hasil yang Diharapkan dari Aset Program	(34.727.115.000)	(22.899.001.000)	Expected return on plan assets
Amortisasi Biaya Jasa Lalu yang belum diakui (non vested)	2.505.972.000	2.505.972.000	Amortization of unrecognized past-service expense (non vested)
(Keuntungan) kerugian Aktuaria yang diakui selama tahun berjalan	13.162.406.000	4.985.279.000	Actuarial (gains) losses recognized during the year
Jumlah Beban yang diakui pada laporan laba rugi	<u>79.600.605.000</u>	<u>78.638.757.000</u>	Expense recognized in income statement

Rekonsiliasi jumlah liabilitas (kekayaan) yang diakui dalam laporan posisi keuangan per 31 Desember 2013 dan 31 Desember 2012 adalah sebagai berikut:

Reconciliation of total liabilities (wealth) which are recognized in the balance sheet at December 31, 2013 and December 31, 2012 are as follows:

	2013	2012	
Entitas Induk			Parent entity
Liabilitas (kekayaan) pada awal periode	78.840.969.000	69.151.972.000	Liabilities (wealth) at beginning period
Beban	79.600.605.000	78.638.757.000	Expenses
Realisasi pembayaran manfaat	(484.410.000)	(851.267.000)	Realization of benefits payment
Iuran perusahaan	(75.789.743.000)	(68.098.493.000)	The company's dues
Liabilitas (kekayaan) pada akhir periode	<u>82.167.421.000</u>	<u>78.840.969.000</u>	Liabilities (wealth) at ending period
Entitas Anak	6.678.174.808	5.082.912.469	Subsidiaries
Jumlah	<u>88.845.595.808</u>	<u>83.923.881.469</u>	Total

Mutasi nilai wajar aset program selama tahun berjalan adalah sebagai berikut:

The movement in the fair value of plan assets of the year is as follows:

	2013	2012	
Pada awal tahun	386.150.078.000	276.067.443.000	The begining of the year
Hasil yang diharapkan dari aset program	34.727.115.000	22.899.001.000	The expected results of assets program
Keuntungan (kerugian) aktuari pada aset program	6.305.235.000	32.419.993.000	Gain (loss) actuaria of asset program
Iuran Perusahaan	75.789.743.000	68.098.493.000	Companies contribution
Realisasi pembayaran manfaat	(30.981.304.000)	(13.334.852.000)	payment of benefits realization
Jumlah pada akhir tahun	<u>471.990.867.000</u>	<u>386.150.078.000</u>	Total of the end of the year

Rincian nilai kini kewajiban, nilai wajar aset program, surplus atau defisit, dan penyesuaian pengalaman pada kewajiban dan aset program selama 5 tahun terakhir adalah sebagai berikut:

The details of present value of obligation, fair value of plan assets, surplus or deficit, and experience adjustment on liabilities and plan assets during the last 5 years are as follows:

	2013	2012	2011	2010	2009	
Entitas Induk						Parent Entity
Nilai Kiri Kewajiban	694.208.406.000	729.984.095.000	485.311.188.000	341.325.331.000	166.547.244.000	Present value of obligation
Nilai Wajar Aset Program	(471.990.867.000)	(386.150.078.000)	(276.067.443.000)	(235.758.138.000)	(159.680.745.000)	Fair value of program assets
(Surplus) Defisit	<u>222.217.539.000</u>	<u>343.834.017.000</u>	<u>209.243.745.000</u>	<u>105.567.193.000</u>	<u>6.866.499.000</u>	(Surplus) Deficit
Penyesuaian Pengalaman Pada Liabilitas Program	(65.435.605.000)	85.160.474.000	20.388.353.000	63.184.258.000	(8.781.616.000)	Adjustment experiences at plan liabilities
Penyesuaian Pengalaman Pada Aset Program	(6.305.235.000)	(32.419.993.000)	2.075.739.000	(33.514.863.000)	(15.978.850.000)	Adjustment experiences at program asset

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
For the years ended December 31, 2013 and 2012
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Kategori utama aset program sebagai presentasi dari total aset program adalah sebagai berikut:

	31 Desember 2013/ December 31, 2013		31 Desember 2012/ December 31, 2012	
	Nilai Wajar/ Fair value	%	Nilai Wajar/ Fair value	%
Reksadana	185.974.230.165	39,40%	257.407.641.995	66,66%
Deposito	30.069.797.315	6,37%	47.612.304.617	12,33%
Reksadana Unit Link	22.633.470.936	4,80%	32.629.681.591	8,45%
Saham	75.018.045.872	15,89%	15.754.923.182	4,08%
Obligasi	13.026.189.829	2,76%	13.978.632.824	3,62%
Properti	140.044.242.407	29,57%	9.730.981.966	2,52%
Pinjaman Polis	3.775.096.765	0,80%	6.950.701.404	1,80%
Penyertaan	1.443.048.001	0,31%	1.969.365.398	0,51%
Investasi Lain-lain	7.745.711	0,00%	115.845.023	0,03%
Jumlah	471.990.867.000	100,00%	386.150.078.000	100,00%
				Total

32. UTANG IURAN PENSIUN SEKALIGUS

Utang iuran pensiun sekaligus merupakan Past Service Liability yang harus disetor PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang merupakan bagian dari sumber pendanaan yang akan digunakan untuk menutup jumlah kewajiban program Anuitas Pensiun dan program Jaminan Hari Tua kepada PT Taspen (Persero) sesuai dengan PP No. 64 tahun 2007. Pembayaran Past Service Liability tersebut diangsur sebesar Rp.79.500.000.000 per tahun. Setoran Past Service Liability dilakukan secara triwulan dan disetor paling lambat tanggal 10 dalam bulan pertama triwulan berkenaan.

Berdasarkan perjanjian antara Perusahaan dengan PT Asuransi Jiwasraya (Persero) No. 161/HK/UM/2003 dan No. 099.SJ.U.0903 tertanggal 28 September 2003 tentang Pengelolaan Program Anuitas Pensiun bagi pensiunan PT Kereta Api Indonesia (Persero) serta perjanjian No. 162/HK/UM/2003 dan No. 100.SJ.U.0903 tertanggal 28 September 2003 tentang Pengelolaan Program Jaminan Hari Tua Bagi Pegawai Kereta Api (Persero), maka Perusahaan akan menyerahkan dana iuran pensiun swakelola tersebut kepada PT Asuransi Jiwasraya (Persero). Sesuai perjanjian tersebut jadwal penyerahan dana akan diatur dalam perjanjian tersendiri (Addendum). Berdasarkan rekapitulasi perkembangan iuran sekaligus dan pelunasan program JHT dan Anuitas Pensiun PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari PT Asuransi Jiwasraya, tercatat saldo total iuran sekaligus per tanggal 1 Juni 2006 sebesar Rp.1.156.181.509.669.

Utang iuran pensiun sekaligus berasal dari pelaksanaan kurtailmen per 1 januari 2009, merupakan penyelesaian atas karyawan eks-PNS yang dialihkan ke PT Taspen (Persero).

The main category of plan assets as the total plan assets presentations are as follows:

	31 Desember 2012/ December 31, 2012	
	Nilai Wajar/ Fair value	%
Reksadana	257.407.641.995	66,66%
Time deposits	47.612.304.617	12,33%
Reksadana Unit Link	32.629.681.591	8,45%
Stocks	15.754.923.182	4,08%
Bonds	13.978.632.824	3,62%
Property	9.730.981.966	2,52%
Insurance Loans	6.950.701.404	1,80%
Participation	1.969.365.398	0,51%
Other Investment	115.845.023	0,03%
Total	386.150.078.000	100,00%

32. LUMP SUM PENSION CONTRIBUTION LIABILITY

Lump sum pension contribution liability is a Past Service Liabilities that must be deposited by PT Kereta Api (Persero), which is part of the funding source that will be used to cover the amount of Pension Annuity programs and "Jaminan Hari Tua" (JHT) program liabilities to PT Taspen (Persero) in accordance with Government Regulation No. 64 in 2007. The Past Service Liability installment payment is Rp.79.500.000.000 per year. The payments were conducted quarterly and should be paid no later than the 10th in the first month of the related quarter.

Based on the agreement between the company and PT Asuransi Jiwasraya (Persero) No. 161/HK/UM/2003 and No. 099. SJ.U. 0903 dated September 28, 2003 about the Retirement Annuity Program Management of PT Kereta Api Indonesia (Persero) retirement along with the agreement No. 162/UM/2003 and No. 100.SJ.U.0903 dated September 28, 2003 about the JHT Program Management for PT Kereta Api Indonesia (Persero) employees. According to agreement, the transfer funds schedule will be regulated in sperate agreements (addedum). Based on the retirement at once recapitulation development and the repayment to JHT Programs and Retirement Annuity Program from PT Asuransi Jiwasraya, total balance recorded of retirement at once per June 1, 2D06 are Rp.1.156.181.509.669.

Debt of pension dues paid at once derived from the implementation of reductions as of 1 January 2009, is the former settlement of civil service employees who transferred to PT Taspen (Persero).

Pada tahun 2007 sesuai dengan:

- a. Peraturan Pemerintah tentang Penyesuaian Pensiun eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. 64 Tahun 2007 tertanggal 29 Nopember 2007, Pegawai eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan yang bekerja di Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) dan telah diberhentikan dengan hormat sebagai Pegawai Negeri Sipil yang selanjutnya diangkat menjadi pegawai Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api yang kini telah berubah bentuk menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) berhak memperoleh pensiun pokok yang besarnya disesuaikan sama dengan pensiun pokok yang diterima oleh penerima pensiun Pegawai Negeri Sipil. Hak pensiun diberlakukan terhitung mulai bulan ke 6 (enam) sejak ditetapkannya Peraturan Pemerintah tersebut.
- b. Peraturan Menteri Keuangan No. 59/PMK.02/2008 tertanggal 24 April 2008 tentang Penyediaan Dana Program Penyesuaian Pensiun Eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero), telah diatur penyediaan dana kebutuhan pembayaran Manfaat Pensiun, antara lain Past Service Liability disetor PT Kereta Api (Persero) sampai dengan tahun 2024 sebesar Rp.79.500.000.000 (tujuh puluh sembilan miliar lima ratus juta Rupiah) per tahun sedangkan untuk pelaksanaan Program Penyesuaian Pensiun Eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan dilakukan oleh PT Taspen.

Disamping Past Service Liability yang harus dibayar oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero), sumber pendanaan pembayaran pensiun pegawai berasal dari; (a) Iuran pegawai sebesar 4,75% dari Tarif Dasar Perhitungan Iuran Pensiun 2008 (TDPIP), (b) PT Kereta Api Indonesia, (c) Hasil investasi dari akumulasi dana pensiun pegawai yang berada di PT Asuransi Jiwasraya (Persero), dan (d) Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara.

Pembagian proporsi untuk Tahun Anggaran 2009 ditetapkan 32% yang menjadi beban PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan 68% yang menjadi kontribusi Pemerintah.

Kemudian sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 105/PMK.2/2010 tentang Penyediaan Dana Program Penyesuaian Pensiun Eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api (Persero) yang diperkuat dengan Surat Menteri Keuangan Nomor S-927/MK.02/2012 tanggal 26 Desember 2012 perihal Penetapan Pendanaan Bersama Pembayaran Manfaat Pensiun antara APBN

In the year 2007 accordance to:

- a. Government Regulation about Pension Adjustment former Civil Servant Department of Transportation on PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. 64 of 2007 dated November 29, 2007, the employees of former Civil Servant Department of Transportation that works in Kereta Api Company Divisions (Perusahaan Jawatan Kereta Api/PJKA) and has been dismissed with respect as a civil Servant which in turn was appointed as Kereta Api Public Company employees which has now tranformed into PT Kereta Api Indonesia (Persero) have the right to get the basic pension that amount is adjusted with the basic pension received by the Civil Servant pension recipients. Pension rights into effect as from the sixth month since the establishment of the Government Regulation.
- b. Regulation of the Minister of Finance No. 59/PMK.02/2008 dated April 24, 2008, about Fund Pension Provision Adjustment Program former Civil Servant Department of Transportation on PT Kereta Api Indonesia (Persero), has been regulated the provision of Pension Benefits funds payment requirement, such as the Past Service Liability paid by PT Kereta Api Indonesia (Persero) up to year 2024 in the amount of Rp.79.500.000.000 (seventy nine billion and five hundred million Rupiah) per year, shereas for the implementation of Fund Pension Provision Adjustment Program former Civil Servant Department of Transportation on PT Kereta Api Indonesia (Persero) will be done by PT Taspen.

In addition to Past Service Liability payable by PT Kereta Api Indonesia (Persero), the source of funds for employee pension payments derived from: (a) Employee contributions for 4.75% from Basic Tariff Pension Contribution Calculation 2008 (TDPIP), (b) PT Kereta Api Indonesia, (c) the accumulation of pension fund investment officer at PT Asuransi Jiwasraya (Persero), and (d) Budget Revenues and Expenditure the State.

Division of proportion to the Fiscal Year 2009 stipulated as 32% become the PT Kereta Api Indonesia (Persero) burden and 68% become the Government contribution.

Then, according to the Minister of Finance Regulation No. 105/PMK.2/2010 about Retirement Provision Adjustment Program Ex Civil Servant Department of Transportation on PT Kereta Api (Persero) reinforced with the letter of the Minister of Finance No. S-927/MK.02/2012 date December 26, 2012 concerning the Establishment of Retirement benefit Payments Cofinancing between APBN and PT Kereta Api

dalam Pendanaan Bersama Tahun Anggaran 2013 adalah sebesar 78% atau diperkirakan senilai Rp.417.603.926.000 sedangkan kontribusi PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah sebesar 22% atau diperkirakan senilai Rp.117.785.723.000.

Sejak tahun 2009, Program Penyesuaian Pensiun eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api (Persero) telah dilaksanakan dan PT Kereta Api (Persero) telah menyetorkan ke PT Taspen (Persero) sebesar Rp.95.636.249.353 yang merupakan Iuran Pegawai, Past Service Liability dan Pendanaan Bersama yang menjadi kewajiban PT Kereta Api (Persero) untuk tahun 2008 sebesar 32% (tiga puluh dua perseratus), di samping itu PT Kereta Api (Persero) juga telah menyetorkan ke PT Taspen (Persero) sebesar Rp.619.307.849.854 yang terdiri dari akumulasi dana pensiun pegawai yang semula dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero) dan telah diserahkan kembali ke Perusahaan sebesar Rp.619.307.849.854.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Jawatan (Perjan) Kereta Api Menjadi Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api, Perusahaan Jawatan Kereta Api diubah bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka). Perubahan bentuk Perusahaan Jawatan Kereta Api tersebut, membawa dampak kepada Pegawai Negeri Sipil yang ditempatkan pada Perusahaan Jawatan Kereta Api, karena dalam Pasal 2 ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 57 tahun 1990 menentukan antara lain dengan dialihkannya bentuk Perusahaan Jawatan Kereta Api menjadi Perumka, seluruh pegawai Perusahaan Jawatan Kereta Api yang ada pada saat pembubarannya beralih status kepegawainya menjadi pegawai Perumka. Bersamaan dengan perubahan status Perusahaan Jawatan Kereta Api menjadi Perumka terdapat kebijakan pemerintah tentang mono status pegawai di lingkungan Badan usaha Milik Negara. Berdasarkan hal tersebut diatas, dalam penyelesaian Pegawai Negeri Sipil yang ditempatkan di Perusahaan Jawatan Kereta Api, Pemerintah mengambil kebijakan sebagai berikut:

- a. Pegawai yang berusia 50 tahun ke atas, tetap sebagai Pegawai Negeri Sipil yang diperbantukan di Perumka;
- b. Pegawai yang berusia kurang dari 50 tahun diberhentikan dengan hormat sebagai Pegawai Negeri Sipil dan diangkat menjadi Pegawai Perumka.

Pemberhentian pegawai yang usianya kurang dari 50 tahun tersebut diatas, dilakukan melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. SK18/KP.801/PHB-92 tertanggal 11 Maret 1992 namun pemberhentian tersebut tidak diikuti dengan pengaturan mengenai hak-hak Pegawai Negeri Sipil yang telah diberhentikan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

(Persero) Fiscal Year 2013: Budget contribution to Joint Funding for Fiscal Year 2013 is estimated at 78% or Rp.417.603.926.000 worth while contribution PT Kereta Api (Persero) is 22% or estimated worth Rp.117.785.723.000.

Since 2009, Fund Pension Provision Adjustment Program ex Civil Servant Department of Transportation on PT Kereta Api (Persero) has been implemented and PT Kereta Api (Persero) has deposited to PT Taspen (Persero) amounted to Rp.95.636.249.353, consist Employee Contributions, Past Service Liability and the Joint Funding which become liabilities of PT Kereta Api (Persero) for the year 2008 by 32% (thirty two percent), beside that, PT Kereta Api (Persero) also has deposited to PT Taspen (Persero) amounting to Rp.619.307.849.854. consist of employee accumulated pension fund which was originally managed by PT Asuransi Jiwasraya (Persero) and have been handed back to the Company in amount to Rp.619.307.849.854.

Based on Government Regulation No. 57 of 1990 on transfer from Division Railway Company (Perjan) Kereta Api being Public Corporation (Perum) Kereta Api, Kereta Api Division Railway Company (Perjan) changed the form to Kereta Api Public Company (Perumka). Changes in the Kereta Api Division Railway Company, had an impact to the Civil Servants who are placed on the Division Railway Company's, as in Article 2 paragraph (2) Government Regulation No. 57 of 1990 provides, among others transfer of the Division Railway Company to be Public Company, all Kereta Api Division Railway Company employees who are in liquidation switch on an employee working Perumka. Along with the change in status of the Division Railway Company be there Perumka government policy on mono status of employees within the State-Owned Enterprises. Based on the above, in settlement of civil servants stationed in the Division Railway Company, the Government took the policy as follows:

- a. Employees aged 50 years and over, still as a civil servant who helped Perumka;
- b. Employees younger than 50 years of honorably discharged as a civil servant and appointed officials Perumka.

Dismissal of employees who are younger than 50 years on top, made by the Minister of Communications No. SK18/KP.801/PHB-92 Decision dated March 11, 1992, but the dismissal was not followed by legislation concerning the rights of Civil Servants who have been terminated in accordance with the provisions of legislation and regulations.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
For the years ended December 31, 2013 and 2012
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Pemberhentian Pegawai Negeri Sipil yang ditempatkan di Perusahaan Jawatan Kereta Api bukan atas keinginan pegawai itu sendiri, melainkan adanya kebijakan pemerintah. Selama ini pegawai-pegawai tersebut sudah mengabdi kepada negara, sehingga sudah selayaknya apabila kepada mereka yang telah pensiun diberikan hak-hak yang sama sebagaimana yang diterima Pegawai Negeri Sipil pada umumnya. Hal ini merupakan kewajiban pemerintah untuk memberikan kesejahteraan kepada pegawai-pegawai tersebut termasuk pegawai yang sudah menjalani pensiun.

Oleh karena sampai saat ini pegawai-pegawai tersebut masih bekerja pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) maka perlu dipertimbangkan untuk pegawai yang masih bekerja diberikan gaji oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero), namun setelah pegawai menjalani pensiun diberikan hak pensiun yang sama dengan Pegawai Negeri Sipil. Hal ini sebagai bentuk penghargaan negara atas jasa-jasa pegawai.

Utang iuran pensiun sekaligus berasal dari pelaksanaan kurtailmen per 1 Januari 2009, merupakan penyelesaian atas karyawan eks-PNS yang dialihkan ke PT Taspen (Persero).

Dari hasil kurtailman saldo hutang pensiun karyawan sekaligus eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada akhir tahun 2009 menunjukkan sebesar Rp.893.763.202.000 dan setiap tahun dilakukan pembayaran angsuran iuran pensiun sekaligus tersebut sebesar Rp.79.500.000.000. Sampai dengan 2012 PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah membayar angsuran sebesar Rp.318.000.000.000.

Posisi utang atau liabilitas iuran pensiun sekaligus pada tanggal 31 Desember 2013 dan 31 Desember 2012 dapat dijelaskan sebagai berikut:

	2013	2012	
Utang iuran pensiun sekaligus berdasarkan hasil kurtailmen per 1 Januari , saldo awal	575.763.202.000	655.263.202.000	Lump sum pension contribution payable based on curtailment result as of January 1, beginning balance
Angsuran atas iuran pensiun sekaligus	79.500.000.000	79.500.000.000	Lump sum pension contribution installment
Jumlah utang iuran pensiun sekaligus	<u>496.263.202.000</u>	<u>575.763.202.000</u>	Total pension contribution at once

33. PINJAMAN JANGKA PANJANG

33. LONG-TERM LOANS

	2013	2012	
Entitas Induk			Parent entity
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	2.010.298.553.500	346.788.950.000	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	2.010.298.553.500	346.788.950.000	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	30.555.195.862	30.555.195.862	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
	<u>4.051.152.302.862</u>	<u>724.133.095.862</u>	

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
 For the years ended December 31, 2013 and 2012
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2013	2012	
Entitas Anak			Subsidiaries
Pinjaman Bank			Bank loan
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	141.719.471.874	10.717.203.600	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	28.136.940.040	13.484.096.200	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
Pinjaman Non Bank			Non Bank loan
Jaminan Pemeliharaan	10.844.234.025	-	Guarantee maintenance
Sewa Guna Usaha	706.023.335	1.412.046.671	Capital lease obligation
	181.406.669.274	25.613.346.471	
Saldo pinjaman jangka panjang	4.232.558.972.136	749.746.442.333	Total long-term loans

Entitas Induk:

PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
 Pinjaman Jangka Panjang pada PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk terdiri dari pinjaman dari PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk dan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, PT Bank Rakyat Indonesia memberikan uang pinjaman kepada PT Bank Negara Indonesia dan besaran pembagian pinjaman tersebut disepakati oleh kedua bank tersebut. Perusahaan mencatat pinjaman tersebut berdasarkan bukti penerimaan uang yang diterima perusahaan.

Perusahaan melakukan perjanjian Kredit Sindikasi dengan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk dan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk yang telah diaktaskan dengan Akta No. 13, tanggal 9 Maret 2011 oleh Poerbaningsih Adi Warsito, SH., Notaris di Jakarta. Perjanjian ini telah di adendum sebagai berikut:

- Akta Perubahan I Perjanjian Kredit No. 23, Tanggal 6 Juli 2011
- Akta Perubahan II Perjanjian Kredit No. 29, Tanggal 4 Agustus 2011
- Akta Perubahan III Perjanjian Kredit No. 109, Tanggal 19 April 2012

Syarat dan ketentuan dalam perjanjian sebagai berikut:

- 1) Maksimum kredit sebesar Rp.4.024.835.000.000 (empat trilyun dua puluh empat miliar delapan ratus tiga puluh lima ratus juta Rupiah), yang terdiri dari:

- Batch I : Rp.2.627.456.250.000 (dua trilyun enam ratus dua puluh tujuh miliar empat ratus lima puluh enam juta dua ratus lima puluh ribu Rupiah)./
Rp.2.627.456.250.000 (two trillion six hundred twenty-seven billion four hundred fifty-six million two hundred and fifty thousand Rupiah)
- Batch II : Rp.1.397.378.750.000 (satu trilyun tiga ratus sembilan puluh tujuh miliar tiga ratus tujuh puluh delapan ratus tujuh ratus lima puluh ribu Rupiah)./
Rp.1.397.378.750.000 (one trillion three hundred ninety-seven billion three hundred seventy-eight million seven hundred and fifty thousand Rupiah)

Dengan pembagian penyertaan masing-masing Kreditur secara seimbang sebagai berikut:

Parent Entity:

PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
 Long term loan to PT Bank Negara Indonesia (Persero) consists of a loan from PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk and PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, PT Bank Rakyat Indonesia providing loans money to PT Bank Negara Indonesia and the distribution of the loan amount agreed upon by the two banks. The Company recorded a loan based on cash receipts received by the company.

The Company made Syndicate Credit Agreement between PT Kereta Api Indonesia (Persero) to PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk and PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, which has been notarized by Deed Number 13, dated March 9, 2011 by Poerbaningsih Adi, SH in Jakarta, The agreement which has addendum as follows:

- Deed of Amendment I Credit Agreement Number 23, Dated July 6, 2011.
- Deed of Amendment II Credit Agreement Number 29, Dated August 4, 2011.
- Deed of Amendment III Credit Agreement Number 109, Dated April 19, 2012.

Terms and conditions of the agreement as follows:

- 1) Maximum credit amount Rp.4.024.835.000.000 (four trillion twenty-four billion and eight hundred and thirty-five million Rupiah), consisting of:

- Batch I : Rp.2.627.456.250.000 (dua trilyun enam ratus dua puluh tujuh miliar empat ratus lima puluh enam juta dua ratus lima puluh ribu Rupiah)./
Rp.2.627.456.250.000 (two trillion six hundred twenty-seven billion four hundred fifty-six million two hundred and fifty thousand Rupiah)
- Batch II : Rp.1.397.378.750.000 (satu trilyun tiga ratus sembilan puluh tujuh miliar tiga ratus tujuh puluh delapan ratus tujuh ratus lima puluh ribu Rupiah)./
Rp.1.397.378.750.000 (one trillion three hundred ninety-seven billion three hundred seventy-eight million seven hundred and fifty thousand Rupiah)

With division of participation each creditor equally as follows:

- a) Maksimum Kredit dari BNI sebesar Rp.2.012.417.500.000 (dua trilyun dua belas miliar empat ratus tujuh belas juta lima ratus ribu Rupiah).
- b) Maksimum Kredit dari BRI sebesar Rp.2.012.417.500.000 (dua trilyun dua belas miliar empat ratus tujuh belas juta lima ratus ribu Rupiah).

2) Tujuan Kredit

Perusahaan akan menggunakan Kredit Investasi yang diberikan, berdasarkan Perjanjian Kredit untuk pembiayaan 85% dari biaya investasi, sedangkan 15% dari biaya proyek dibiayai oleh modal Debitur sendiri dengan rincian:

Divre III

- Lokomotif sebanyak 44 unit dengan nilai Rp.1.337.600.000.000 (satu triliun tiga ratus tiga puluh tujuh miliar enam ratus juta Rupiah).
- Gerbong KKBW kapasitas 50 ton sebanyak 1.200 unit dengan nilai Rp.720.000.000.000 (tujuh ratus dua puluh miliar Rupiah).

Daop

- Lokomotif sebanyak 100 unit dengan nilai Rp.2.137.500.000.000 (dua triliun seratus tiga puluh tujuh juta lima ratus juta Rupiah).
- Gerbong PPCW sebanyak 1.200 unit dengan nilai Rp.540.000.000.000 (lima ratus empat puluh miliar Rupiah).

3) Bentuk Kredit bersifat menurun (aplofend) sesuai dengan jadwal angsuran.

4) Jangka waktu kredit adalah sebagai berikut:

- Batch I : Sejak tanggal akta sampai dengan tanggal 31 Oktober 2023./
Deed date until the date October 31, 2023.
- Batch II : Sejak tanggal akta sampai dengan tanggal 30 November 2024./
Deed date until the date of November 30, 2024.

5) Tingkat bunga sebesar JIBOR 3 (tiga) bulan ditambah dengan marjin sebesar 2,3%. Besaran bunga direview setiap 3 bulanan pada tanggal penetapan bunga.

6) Jaminan yang diberikan:

- a) Jaminan berupa 144 unit lokomotif, 1.200 unit gerbong (KKBW) dengan kapasitas 50 ton, dan 1.200 unit gerbong (PPCW), diikat secara fidusia Notariat sesuai dengan Undang-Undang Nomor 42 tahun 1999 tanggal 31 Nopember 1999 tentang Fidusia dengan nilai penjaminan sebesar Rp.4.735.100.000.000 (empat triliun tujuh ratus tiga puluh lima miliar seratus juta Rupiah).

- a) Credit Maximum from BNI amount Rp.2.012.417.500.000 (two trillion twelve billion four hundred and seventeen million five hundred thousand Rupiah).
- b) Credit Maximum from BRI amount Rp.2.012.417.500.000 (two trillion twelve billion four hundred and seventeen million five hundred thousand Rupiah).

2) Credit Purposes

The Company will use the given Investment Credit, in accordance to the Credit Agreement for financing 85% from investment costs, while 15% of project costs is financed by the debtor himself with the details:

Divre III

- Locomotive as many 44 units with a value of Rp.1.337.600.000.000 (one billion three hundred thirty-seven billion six hundred million Rupiah).
- KKBW wagons capacity 50 tons of 1.200 units with a value of Rp.720.000.000.000 (seven hundred and twenty billion Rupiah).

Daop

- Locomotive 100 units with a value of Rp.2.137.500.000.000 (two trillion and one hundred and thirty seven billion and five hundred million Rupiah).
- PPCW Wagons as many 1200 units with a value of Rp.540.000.000.000 (five hundred and forty billion Rupiah).

3) This form of Credit is decreased (aplofend) in their installment schedules.

4) Credit period is as follows:

- Batch I : Sejak tanggal akta sampai dengan tanggal 31 Oktober 2023./
Deed date until the date October 31, 2023.
- Batch II : Sejak tanggal akta sampai dengan tanggal 30 November 2024./
Deed date until the date of November 30, 2024.

5) Interest rate JIBOR 3 (three) months add margin of 2,3%. Total interest are reviewed every 3 months on the interest determination date.

6) Securities provided:

- a) 144 units of locomotives, 1,200 units of the wagons (KKBW) with a capacity of 50 tons, and 1,200 units of wagon (PPCW), under a fiduciary agreement in accordance with Law No. 42 of 1999 dated November 31, 1999 on Fiduciary with the guarantee value amount Rp.4.735.100.000.000 (four triliorn seven hundred thirty five billion one hundred million Rupiah).

- b) Arus kas Perusahaan terkait dengan obyek yang dibayai merupakan jaminan bagi para kreditor.
- c) Seluruh jaminan tersebut merupakan jaminan paripassu bagi pihak yang dijamin.
- d) Jika karena sebab apapun, jaminan yang diserahkan oleh Perusahaan kepada pihak yang dijamin menjadi tidak sah atau kurang nilainya sehingga tidak cukup untuk menjamin seluruh utang, maka perusahaan wajib menyerahkan jaminan pengganti atau jaminan tambahan yang bentuk dan nilainya harus disetujui oleh para kreditor.

PT Bank Mandiri (Tbk)

Perusahaan melakukan perjanjian pinjaman melalui PT Bank Mandiri (tbk) dengan No : SLA-1209/DP3/2007 Tanggal 19 April 2007. Perjanjian ini telah mengalami perubahan dengan No. AMA - 330/SLA-1209/DSMI/2008 Tanggal 31 Desember 2008.

Syarat dan ketentuan dalam perjanjian sebagai berikut:

- 1) Maksimum Kredit sebesar Rp.36.600.000.000 (tiga puluh enam miliar enam ratus juta ribu rupiah)
- 2) Ditujukan untuk pembiayaan proyek Jabodetabek Commuter Railways.
- 3) Tanggal terakhir penarikan pinjaman perusahaan adalah tanggal 30 Desember 2011.
- 4) Beberapa ketentuan sehubungan dengan pemberian pinjaman:
 - a) Pinjaman diteruskan oleh PT KA kepada pemerintah yang ditarik oleh Satuan Kerja Pengembangan Sarana Perkeretaapian.
 - b) Jumlah utang pokok pinjaman penerusan wajib dibayar oleh PT KA dalam mata uang Rupiah dalam 60 (enam puluh) kali angsuran persetengah tahunan secara prorata, pada tanggal 1 Juni dan tanggal 1 Desember setiap tahunnya, dengan angsuran pertama mulai dilakukan pada tahun kesebelas dan berakhir pada tahun keempat puluh sejak efektifnya NPPP ini.
 - c) PT Kereta Api Indonesia (Persero) wajib melakukan pembayaran bunga dalam mata uang rupiah kepada pemerintah dilakukan persetengah tahunan pada tanggal 1 Juni dan tanggal 1 Desember setiap tahunnya.

- b) Cash flows related companies with the object being financed is the guarantee for the creditors.
- c) All guarantees are considered paripassu before the collateralised party.
- d) Because of every reason, the guarantees given by the company to the party that is guaranteed to be not valid or less in value so that it is not enough to guarantee the debt, then the company must submit a warranty replacement or additional guarantees that the form and its value must be approved by the Creditors.

PT Bank Mandiri (Tbk)

The Company signed a loan agreement with PT Bank Mandiri (tbk) by number : SLA-1209/DP3/2007 dated: April 19, 2007. This agreement has been change with No. AMA - 330 / SLA-1209 / DSMI / 2008 on December 31, 2008.

Term and condition in this agreement are:

- 1) Maximum credit amounting Rp.36.600.000.000 (thirty six billion six hundred million rupiah)
- 2) To finance the Jabotabek Railways Commuter Projects
- 3) The last date of withdrawal of loan companies is December 30, 2011.
- 4) Several terms of the loan are:
 - a) Of loan principal should be channeled by PT KA to the government as drawn by development working unit of the Railways.
 - b) Amount of debt loan principal forwarding shall be paid by PT KA in rupiah in 60 (sixty) times installments a half year in prorated, on the June 1 and on 1 december every year with the first instalments to start in 11st year and ends at the 40th year since NPPP efective.
 - c) PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obliged to make interest payments in rupiah to the Government Interest payments in rupiah to the Government performed for a half year on June 1 and December 1 each year.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

- d) PT Kereta Api Indonesia (Persero) wajib melakukan pembayaran biaya komitmen sebesar 0,25% kepada pemerintah atas Pinjaman penerusan yang belum ditarik dari waktu ke waktu. Pembayaran tersebut dilakukan persetengah tahunan pada tanggal 1 Juni dan tanggal 1 Desember setiap tahunnya.

Entitas Anak:

PT KA Logistik

PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk
Utang kepada PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk lihat Catatan 26.

Utang Sewa Guna Usaha
Penjelasan Utang Sewa Guna Usaha lihat Catatan 26.

PT KA Commuter Jabodetabek

PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk
Pinjaman ini merupakan pinjaman jangka panjang yang akan digunakan untuk pembelian 60 unit KRL sesuai akta perjanjian hutang-piutang dengan PT Bank BNI Nomor : 11 Tanggal 14 November 2012, nilai total pinjaman maksimum sebesar Rp.54.000.000.000. Pencairan tahap pertama sebesar Rp.13.484.096.200 pada tanggal 26 Desember 2012. Pinjaman tersebut mempunyai jangka waktu maksimum 72 bulan, terhitung sejak 14 November 2012 dengan opsi perpanjangan. Tingkat suku bunga efektif dari pinjaman tersebut adalah 9,00%. PT KCJ (KAI Commuter Jabodetabek) memberikan jaminan berupa prospek dan kelayakan usaha.

PT Railink

Jaminan Pemeliharaan

Utang jangka panjang tersebut merupakan utang jaminan pemeliharaan 5% atau sebesar USD 860,450.00 atas pembelian 4 (empat) set Kereta Api Bandara Kualanamu Medan yang belum dibayarkan, sesuai dengan surat perjanjian kontrak untuk melaksanakan paket pekerjaan pengadaan barang KA Bandara Medan, Kualanamu No. D6/RL/VII/2012 tanggal 16 Juli 2012.

34. MODAL SAHAM

Modal dasar Perusahaan terdiri dari 3.500.000 saham biasa dengan nilai nominal Rp.1.000.000 per saham, dan sampai dengan tanggal 31 Desember 2012 telah disetor sejumlah 3.296.547 saham atau sebesar Rp.3.296.547.000.000 dan tahun 2011 telah disetor sejumlah 2.470.000 saham atau sebesar Rp.2.470.000.000.000.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
For the years ended December 31, 2013 and 2012
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

- d) PT Kereta Api obliged to pay the cost of the commitment of 0,25% to the Government that the forwarding for the loan has not been withdrawn from time to time. The payments performed for a half year on June 1 and December 1 each year.

Subsidiaries:

PT KA Logistik

PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk
Loan to PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk see Note 26.

Capital Lease Obligation
Disclose Capital Lease Obligation see Note 26.

PT KA Commuter Jabodetabek

PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk

This loan is a long-term loan which will be used for the purchase of 60 units of KRL in accordance with the deed of Covenant hutang-piutang of PT Bank BNI number: 11, November 14, 2012, the total value of the maximum loan amounting to Rp.54.000.000.000. The disbursement of the first phase amounting to Rp.13.484.096.200 on December 26, 2012. These loans have a maximum period of 72 months, calculated since November 14, 2012 with an option for extension. The effective interest rate of the loan is 9,00%. PT KCJ (KAI Jabodetabek Commuter) warranty of prospects and business feasibility.

PT Railink

Guarantee Maintenance

Long-term liabilities is a warranty worth of 5% or the amount of USD 860,450.00 on the purchase of four (4) sets of Railways Kualanamu, in accordance with letter of agreements/contrac to excute package of goods procurement works airport Railways Medan Kualanamu, No. 06/RL/VII/2012, dated July 16, 2012.

34. CAPITAL STOCK

Company's authorized capital consists of 3.500.000 shares with nominal value of Rp.1.000.000 per share, and until the date of December 31, 2012 have been paid of 3.296.547 shares or Rp.3.296.547.000.000 and 2011 have been paid of 2.470.000 shares or Rp.2.470.000.000.000.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
For the years ended December 31, 2013 and 2012
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Pada tanggal 19 Mei 1999, telah ditempatkan dan disetor penuh sebanyak 2.200.000 lembar saham biasa oleh Pemerintah Republik Indonesia, selaku pemegang saham tunggal sesuai dengan Keputusan Menteri Keuangan No. 173/KMK.01/1999 tanggal 19 Mei 1999.

Pada tanggal 12 Desember 2005, Pemerintah menambah penyertaan modal sebesar Rp.70.000.000.000 yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 tahun 2005 tanggal 12 Desember 2005 tentang Perubahan Penyertaan Modal Pemerintah Republik Indonesia ke dalam modal saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia.

Pada tanggal 31 Mei 2006, Pemerintah menambah penyertaan modal sebesar Rp.100.000.000.000 (seratus miliar Rupiah) yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 21 tahun 2006 tanggal 31 Mei 2006 tentang Perubahan Penyertaan Modal Pemerintah Republik Indonesia ke dalam modal saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia.

Pada tanggal 10 Desember 2007, Pemerintah menambah penyertaan modal sebesar Rp.100.000.000.000 (seratus miliar Rupiah) yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 tahun 2007 tanggal 10 Desember 2007 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam modal saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 76 tahun 2012 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke Dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia tanggal 12 September 2012, BPYBDS sebesar Rp.826.546.294.646 diakui sebagai Penyertaan Modal Negara pada Laporan Posisi Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero). Selain itu terdapat Penambahan Modal Disetor sebesar Rp.705.355 yang berasal dari kapitalisasi sebagian cadangan Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia sampai dengan tahun buku 2011. Sehingga jumlah Penambahan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam modal saham PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar Rp.826.547.000.000, yang terdiri dari 826.547 lembar saham dengan nilai nominal sebesar Rp.1.000.000. Hal tersebut telah mendapatkan persetujuan RUPS Sirkular sesuai surat Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. S-765/MBU/2012 tanggal 27 Desember 2012.

On May 19, 1999, issued and fully paid as much as 2.2 million shares of common stock by the Government of the Republic of Indonesia, as the sole shareholder in accordance with the Decree of the Minister of Finance, 173/KMK.01/1999 dated May 19, 1999.

On December 12, 2005, the Government added the capital participation amounting Rp.70.000.000.000 stated by the Government Regulations (PP) No. 61 of 2005 dated December 12, 2005 regarding Additions of capital Participation of the Government of the Republic of Indonesia Invesment into capital of the Company (Persero) PT Kereta Api Indonesia.

On May 31, 2006, the Government increased capital investment of Rp.100.000.000.000 (one hundred billion Rupiah) set by the Government of the Republic of Indonesia Government Regulation No. 21 of 2006 dated May 31, 2006 on Amendment to Investment in Government of the Republic of Indonesia into the capital of the Company (Persero) PT Kereta Api Indonesia.

On December 10, 2007, the Government increased capital investment of Rp.100.000.000.000 (one hundred billion Rupiah) set by the Indonesian Government Regulation No. 74 year 2007 dated December 10, 2007 regarding additional capital investment to the share capital of the Republic of Indonesia PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Based on Government Regulation (PP) Number. 76 in 2012 on the addition of the Investment of the Republic of Indonesia to the Company's Capital Stock of the Company (Limited) PT Kereta Api Indonesia on September 12, 2012, BPYBDS amount Rp.826.546.294.646 recognized as state capital participation of the balance PT Kereta Api Indonesian. Moreover, there were an increase in paid-up capital of Rp.705.355 derived from a capitalization of some reserve company (persero) PT Kereta Api Indonesia up to the accounting year 2011. So that the amount of additional capital of the Republic of Indonesia into capital stock of PT Kereta Api Indonesia (Persero) as much as Rp.826.547.000.000, consisting of 826.547 share with a nominal value of Rp.1.000.000. Such addition paid in capital has been approved by circular shareholders meeting as stated on the letter of the Minister of State-owned enterprises Number. S-765/MBU/2012 dated December 27, 2012.

	2013	2012	
Saldo awal tahun	3.296.547.000.000	2.470.000.000.000	Beginning balance
Pengalihan dari BPYBDS (lihat Catatan 35)	-	826.547.000.000	Transferred from BPYBDS (see Note 35)
Jumlah Modal Disetor	<u>3.296.547.000.000</u>	<u>3.296.547.000.000</u>	Total Paid-in Capital

35. BANTUAN PEMERINTAH YANG BELUM DITENTUKAN STATUSNYA

Bantuan Pemerintah yang belum ditentukan statusnya merupakan hasil proyek dari Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang telah diserahkan atau dioperasikan oleh Perusahaan yang belum dapat dijadikan sebagai tambahan Penyertaan Modal Negara karena belum diterbitkannya Peraturan Pemerintahnya.

Saldo dan mutasi bantuan pemerintah yang belum ditentukan statusnya terdiri dari:

	2013	2012	
Saldo awal tahun	951.193.264.935	826.546.294.646	Beginning balance
Penerimaan selama tahun berjalan	246.608.075.910	951.193.264.935	Current year receiptment
Jumlah	<u>1.197.801.340.845</u>	<u>951.193.264.935</u>	Total

Rincian peruntukannya adalah sebagai berikut:

	2013	2012	
Kereta Rel Listrik	70.886.172.917	70.886.172.917	Electric rail-train
Kereta Penumpang	611.368.785.672	417.740.728.018	Passenger train
Kereta Rel Diesel	111.179.864.000	111.179.864.000	Diesel rail-train
Kereta Rel Diesel Elektrik	404.366.518.256	351.386.500.000	Electric diesel rail-train
Jumlah	<u>1.197.801.340.845</u>	<u>951.193.264.935</u>	Total

Berdasarkan Berita Acara Rekonsiliasi Data Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditetapkan Statusnya (BPYBDS) pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) No.: BA-13/KN.3/REKON/BPYBDS/2011 tanggal 11 Januari 2011 yang diterbitkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Dirjen Kekayaan Negara, Direktorat Barang Milik Negara II, dengan kesepakatan Kementerian Perhubungan, dan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sepakat bahwa nilai BPYBDS pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) per Maret 2011 sebesar Rp.826.546.294.645.

Nilai tercatat BPYBDS di PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar Rp.826.546.294.645 terdiri dari Rp.718.343.833.645 (Laporan Hasil Reviu BPKP No. LHR-3780/PW10/4/2010 tanggal 4 Mei 2010) dan Rp.108.202.461.000 (Laporan Hasil Reviu BPKP no. LHR-5963/PW10/4/2011 tanggal 25 Juli 2011).

Dengan dasar Berita Acara Rekonsiliasi Data Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditetapkan Statusnya (BPYBDS) pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) No.: BA-13/KN.3/REKON/BPYBDS/2011 tanggal 11 Januari 2011 yang diterbitkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Dirjen Kekayaan Negara, Direktorat Barang Milik Negara II, perusahaan melakukan koreksi pada Laporan Keuangan tahun buku 2011 sebesar Rp.27.000.031.871 (dikeluarkan dari daftar aset dan

35. GOVERNMENT EQUITY PARTICIPATION

Government assistance can not be determined status is the result of the project from the Ministry of Transportation Directorate General of Land Transportation, which has been delivered or operated by a company that can not be used as additional State Capital because the Government has not issued regulations.

Balance and movement of government assistance that has not yet determined the status consists of:

	2013	2012	
Saldo awal tahun	951.193.264.935	826.546.294.646	Beginning balance
Penerimaan selama tahun berjalan	246.608.075.910	951.193.264.935	Current year receiptment
Jumlah	<u>1.197.801.340.845</u>	<u>951.193.264.935</u>	Total

Details of allocation are:

	2013	2012	
Kereta Rel Listrik	70.886.172.917	70.886.172.917	Electric rail-train
Kereta Penumpang	611.368.785.672	417.740.728.018	Passenger train
Kereta Rel Diesel	111.179.864.000	111.179.864.000	Diesel rail-train
Kereta Rel Diesel Elektrik	404.366.518.256	351.386.500.000	Electric diesel rail-train
Jumlah	<u>1.197.801.340.845</u>	<u>951.193.264.935</u>	Total

Based on the Reconciliation Data of Government Equity Participation (BPYBDS) at PT Kereta Api Indonesia (Persero) No.: BA-13/KN.3/REKON/BPYBDS/2011 dated January 11, 2011 issued by the Ministry of Finance of the Republic of Indonesia, Director General of State Assets, Directorate of State Property II, with the agreement the Ministry of Transportation, and PT Kereta Api Indonesia (Persero) agreed that the value of the BPYBDS of PT Kereta Api Indonesia (Persero) as at March 2011 for Rp.826.546.294.645.

BPYBDS carrying value at PT Kereta Api Indonesia (Persero) of Rp.826.546.294.645 consists of Rp.718.343.833.645 (BPKP review reported No. LHR-3780/PW10/4/2010 dated May 4, 2010) and Rp.108.202.461.000 (BPKP review reported No. LHR-5963/PW10/4/2011 dated July 25, 2011).

On the basis on Data Reconciliation of Undetermined status of Government Assistance (BPYBDS) at PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number: BA-13/KN.3/REKON/BPYBDS/2011 dated January 11, 2011 issued by the Ministry of Finance of the Republic of Indonesia, Director General of State Assets, Directorate of State Property II, the Company to correct the financial statements for fiscal year 2011 Rp.27.000.031.871 (removed from the list of assets and

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
For the years ended December 31, 2013 and 2012
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

daftar aset dan dikembalikan ke Kementerian Perhubungan). Aset terkoreksi sejumlah Rp.27.000.031.871 adalah sebagai berikut :

Koreksi Aset BPYBDS	No. BASTO	BPYBDS Assets Correction
1) Perbaikan Stasiun/ Peron Jabotabek	491/J/BA/III/2001	Station renovation/ Jabotabek platform
2) Rehab Jalan KA Cigading Serpong dan Citayam Cibinong	07/BA/CSCC/XI/2000	KA road rehabilitation Cigading Serpong and Citayam Cibinong
3) Peralatan Training Simulator KRL Olaklat Mountrain Bekasi	819/J/BA/VII/2000	Bekasi Mountrain Education & Training of KRL Simulator Training Tools
4) Rehab Stasiun Jabotabek	1616/J/BA/X/99	Jabotabek station rehabilitation
5) Pembangunan St. UI dan St. Univ. Pancasila	2691/J/BA/II/91	Constructions of UI station and Univ. Pancasila station

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor: 76 tahun 2012 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke Dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia tanggal 12 September 2012, BPYBDS sebesar Rp.826.546.294.646 diakui sebagai Penyertaan Modal Negara pada Laporan Posisi Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Untuk tahun buku 2012, Perusahaan telah mengubah kebijakan akuntansi atas penyerahan Aset-BPYBDS, di mana aset BPYBDS dan penyusutannya dicatat setelah adanya Berita Acara Serah Terima untuk Dioperasikan (BASTO), sedangkan untuk tahun buku sebelumnya dicatat setelah adanya Berita Acara Serah Terima (BAST).

Memperhatikan PSAK 25: Kebijakan Akuntansi, Perubahan Estimasi Akuntansi, dan kesalahan-paragraf 19(b), bahwa atas perubahan kebijakan akuntansi tersebut Perusahaan harus melakukan perubahan secara retrospektif atau melakukan penyajian kembali kecuali apabila dipandang tidak praktis.

Perusahaan mengajukan permohonan kepada Kementerian Negara BUMN no. KU.102/III/2/KA-2013 tanggal 13 Maret 2013, untuk melakukan perubahan secara sekaligus atau secara Prospektif karena dipandang tidak praktis dengan pertimbangan sebagai berikut :

Laporan Keuangan PT KAI (Persero) untuk periode tahun 2007-2011 telah menjadi dasar pengambilan keputusan Pemegang Saham baik yang sudah ditetapkan dalam RUPS maupun oleh pihak Kementerian secara langsung antara lain a) Keputusan menentukan PKBL, b) Keputusan menentukan Tantiem, c) Keputusan menentukan Deviden, d) Keputusan persetujuan Pinjaman ke Lembaga Keuangan/Perbankan melalui Dewan Komisaris, e) Penetapan PMN oleh Kementerian, sehingga akan menjadi tidak praktis karena bertentangan dengan pengambilan keputusan yang telah ditetapkan.

and returned to the Ministry of Transportation). Corrected some Rp.27.000.031.871 assets are as follows:

Koreksi Aset BPYBDS	No. BASTO	BPYBDS Assets Correction
1) Perbaikan Stasiun/ Peron Jabotabek	491/J/BA/III/2001	Station renovation/ Jabotabek platform
2) Rehab Jalan KA Cigading Serpong dan Citayam Cibinong	07/BA/CSCC/XI/2000	KA road rehabilitation Cigading Serpong and Citayam Cibinong
3) Peralatan Training Simulator KRL Olaklat Mountrain Bekasi	819/J/BA/VII/2000	Bekasi Mountrain Education & Training of KRL Simulator Training Tools
4) Rehab Stasiun Jabotabek	1616/J/BA/X/99	Jabotabek station rehabilitation
5) Pembangunan St. UI dan St. Univ. Pancasila	2691/J/BA/II/91	Constructions of UI station and Univ. Pancasila station

Based on Government Regulation (PP) Number: 76 in 2012 on the addition of the Investment of the Republic of Indonesia to the Company's Capital Stock of the Company (Limited) PT Kereta Api Indonesia on September 12, 2012, BPYBDS amount Rp.826.546.294.646 recognized as state capital participation of the balance PT Kereta Api Indonesia.

For fiscal year 2012, the Company has changed its accounting policy on the transfer of assets-BPYBDS, where BPYBDS assets and depreciation are recorded after the handover for operated (BASTO), whereas for the previous financial year were recorded after the handover (BAST).

Regarding to PSAK 25 : Accounting Policy, changes in Accounting Estimates and errors - paragraphs 19 (b), which is stated that the company's accounting policy changes should be treated in retrospective or restated the measurement except Considered impracticable.

The Company has propose request letter to Ministry of State-Owned Enterprises no. KU. 102/III/2/KA-2013 March 13, 2013, to treated company's accounting policy changes in Prospective, considered its impractical with the following considerations:

The financial statements of PT KAI (Persero) for the period 2007-2011 has been considered as decision making both in RUPS as well as by the Ministry directly, among others : a) Decision determining the PKBL, b) decision determining Tantiem, c) determines the Dividend Decision, d) approval Decision to Loan/banking financial institutions through the Board of Commissioners, e) Determination of PMN by the Ministry, so it would be impractical because of conflict with the decisions that have been set.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
 For the years ended December 31, 2013 and 2012
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Pengajuan Surat Permohonan kepada Kementerian Negara BUMN no. KU.102/III/2/KA-2013 tanggal 13 Maret 2013, ditegaskan kembali oleh surat Direksi nomor KU.102/III/7/KA-2013 tanggal 21 Maret 2013 tentang Persetujuan Perlakuan Prospektif atas Perubahan Kebijakan Akuntansi BPYBDS oleh Kementerian Negara BUMN yang akan menuangkan bentuk persetujuan perlakuan Prospektif tersebut melalui pengesahan pertanggungjawaban Direksi di RUPS Laporan Keuangan Audited tahun buku 2012.

Dengan penerapan prospektif, maka penyusutan aset BPYBDS tahun 2007 sampai dengan tahun 2012 dilakukan sekaligus dicatat ditahun 2012 sebesar Rp.112.076.933.042, dibebankan pada laba rugi tahun berjalan.

Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan Statusnya yang diterima sesuai terbitnya BASTO dan dicatat sebagai aset BPYBDS yang sudah terbit BASTO untuk kesesuaian dengan prinsip akuntansi yang berlaku sebesar Rp.1.197.801.340.845 dengan rincian sebagai berikut:

The Company's proposed letter to Ministry of State-Owned Enterprises no. KU.102 / III / 2 / KA-2013 the 13th march 2013, reaffirmed by The Company's letter number KU.102 / III / 7 / KA-2013 date march 21 2013 about approval treatment prospective policy changes over accounting bbybds by the state ministry of soe shall pour form approval treatment the prospective through attestation responsibility of directors in RUPS financial report audited financial year 2012.

With the application of the prospective policy, then depreciation of assets BPYBDS of 2007 up to the year 2012 is done at once noted in 2012 of Rp.112.076.933.042, charged in current period profit and loss.

Undetermined Status Government Assistance received in accordance with BASTO and recorded as asset BPYBDS published BASTO for conformance with the applicable accounting principles of Rp.1.197.801.340.845 with the following details:

Aset BPYBOS	No. BASTO	BPYBOS Assets
1) Pengadaan 1 (Satu) unit Trainset KRL-I, di operasikan KCJ	02/BASTO/PSP/V/2007	Procurement Trainset KRL-I 1 unit, operated by KCJ
2) Pengadaan Kereta Penumpang Kelas Ekonomi (K3) 14 Unit, Oaop 1 Jakarta	06/BASTO/PSP/X/2007	Procurement economy class passenger train (K3) 14 units, Oaop 1 Jakarta
3) Pengadaan Kereta Penumpang Kelas Ekonomi (K3) 4 Unit, Oaop 1 Jakarta	06/BASTO/PSP/X/2007	Procurement economy class passenger train (K3) 4 units, Oaop 1 Jakarta
4) Pengadaan.Kereta Makan Penumpang Kelas Ekonomi dilengkapi dengan pembangkit listrik (KMP3) 2 unit, Oaop 1 Jakarta	06/BASTO/PSP/X/2007	Procurement economy class passenger dining trains equipped with electric generator (KMP3) 2 units, Oaop 1 Jakarta.
5) Pengadaan dan pengangkutan KRL ex. Jepang Jepang 20 unit, di operasikan KCJ	01/BASTO/PSP/V/2007 03/BASTO/PSP/VI/2007 04/BASTO/PSP/VIII/2007 07/BASTO/PSP/X/2007	Procurement and transportation KRL ex. Japan 20 units, operated by KCJ
6) Pengadaan Kereta Penumpang Kelas Ekonomi (K3) 3 unit, Oaop 4 Semarang	09/BASTO/PSP/XII/2007	Procurement economy class passenger train (K3) 3 units, Oaop 4 Semarang
7) Pengadaan 6 unit K3 dan 1 unit KMP3 dilengkapi dengan pembangkit listrik dan fasilitas penyandang cacat, Oivre 3 Sumatera Selatan	11/BASTO/PSP/XII/2007	Procurement K3 6 units and KMP3 1 unit equipped with electric generator and disabled facility, Oivre 3 South Sumatera
8) Pengadaan 6 unit K3 dan 1 unit KMP3 dilengkapi dengan pembangkit listrik dan fasilitas penyandang cacat, Oivre 1 Sumatera Utara	12/BASTO/PSP/XII/2007	Procurement K3 6 units and KMP3 1 unit equipped with electric generator and disabled facility, Oivre 1 North Sumatera
9) Retrofit/ penyehatan kereta penumpang kelas ekonomi (K3) dengan boogie baru, Oaop 8 Surabaya	08/BASTO/PSP/XI/2007 10/BASTO/PSP/XII/2007	Retrofit/ economy class passenger train restructuring (K3) with new boogie, Oaop 8 Surabaya
10) Penyelesaian modifikasi KRL menjadi KRD elektrik, Daop 6 Yogyakarta	01/BASTO/PSP/I/2008	KRL modification complete to be electric KRD, Oaop 6 Yogyakarta
11) Pengadaan kereta kelas ekonomi (K3) dan kereta makan (KMP3)	02/BASTO/PSP/X/2008	Procurement economy class train (K3) and dining train (KMP3)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
 For the years ended December 31, 2013 and 2012
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Aset BPYBDS	No. BASTO	BPYBDS Assets
12) Pengadaan Kereta Penumpang (K3): 9 unit Daop 1 Jakarta dan 9 unit Daop 8 Surabaya	04/BASTO/PSP/IX/2008	Procurement passenger train (K3): 9 unit Daop 1 Jakarta and 9 units Daop 8 Surabaya
13) Pengadaan Kereta Makan Penumpang Kelas Ekonomi dilengkapi Pembangkit Listrik dan Fasilitas Penyandang Cacat (KMP3): 1 unit Daop 1 Jakarta dan 1 unit Daop 8 Surabaya	05/BASTO/PSP/IX/2008	Procurement economy class passenger dining train equipped with electric generator and disabled facility (KMP3): 1 unit Daop 1 Jakarta and 1 unit Daop 8 Surabaya
14) Konservasi KRL menjadi KRDE Tahap I - 1 set, Daop 2 Bandung	07/BASTO/PSP/XII/2008	Phase 1 - 1 set KRL conservation became KRDE, Daop 2 Bandung
15) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI) Tahap I - 4 unit, Daop 4 Semarang (Banyu Biru)	03/BASTO/PSP/IX/2008	Phase 1 - procurement 4 units Indonesian diesel rail-train (KRDI), Daop 4 Semarang (Banyu Biru)
16) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI) Tahap II - 1 set, Daop 4 Semarang (New Tegal Arum)	06/BASTO/PSP/XII/2008	Phase 2 - procurement 1 set Indonesian diesel rail-train (KRDI), Daop 4 Semarang (New Tegal Arum)
17) Konversi KRL menjadi KRDE Tahap I - 1 set, Daop 2 Bandung	11/BASTO/PSP/IV/2009	Phase 1 - 1 set KRL conversation became KRDE, Daop 2 Bandung
18) Pekerjaan Modifikasi KRL menjadi KRDE Push Pull Tahap I, II dan Penyelesaiannya, Daop 8 Surabaya	01/BASTO/PSP/VII/2009	Phase 1, 2 and finalization - KRL modification work became KRDE push pull, Daop 8 Surabaya
19) Pengadaan Kereta Kelas Ekonomi (K3): Daop 1 Jakarta 13 unit Daop 5 Purwokerto 10 unit Daop 7 Madiun 7 unit	02/BASTO/PSP/IX/2009	Procurement economy class train (K3): Daop 1 Jakarta 13 units Daop 5 Purwokerto 10 units Daop 7 Madiun 7 units
20) Pengadaan Kereta Makan Kelas Ekonomi (KMP3): Daop 7 Madiun 1 unit Daop 5 Purwokerto 1 unit Daop 1 Jakarta 1 unit	03/BASTO/PSP/IX/2009	Procurement economy class dining train (KMP3): Daop 7 Madiun 1 unit Daop 5 Purwokerto 1 unit Daop 1 Jakarta 1 unit
21) Pengadaan Kereta Makan Kelas Ekonomi (KMP3): Daop 7 Madiun 2 unit	04/BASTO/PSP/IX/2009	Procurement economy class dining train (KMP3): Daop 7 Madiun 2 units
22) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3): Daop 4 Semarang 4 unit	05/BASTO/PSP/X/2009	Procurement Indonesian diesel rail-train (KRDI-3): Daop 4 Semarang 4 units
23) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3): Daop 7 Madiun 4 unit	07/BASTO/PSP/XII/2009	Procurement Indonesian diesel rail-train (KRDI-3): Daop 7 Madiun 4 units
24) Pengadaan Kereta Penumpang Ekonomi (K3) sebanyak 4 unit dan Kereta Makan Penumpang Ekonomi (K3), Divre II Sumatera Barat	06/BASTO/PSP/XII/2009	Procurement 4 units economy passenger train (K3) and economy passenger dining train (K3), Divre II West Sumatra
25) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3): Divre I Sumatera Utara 4 unit	08/BASTO/PSP/II/2010	Procurement Indonesian diesel rail-train (KRDI-3): Divre I Sumatera Utara 4 units
26) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3): Divre I Sumatera Utara 4 unit	09/BASTO/PSP/II/2010	Procurement Indonesian diesel rail-train (KRDI-3): Divre I Sumatera Utara 4 units
27) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3): Divre III Sumatera Selatan 4 unit	10/BASTO/PSP/II/2010	Procurement Indonesian diesel rail-train (KRDI-3): Divre III Sumatera Selatan 4 units
28) Pengadaan Kereta Penumpang Ekonomi (K3): Daop 2 Bandung 6 unit Daop 9 Jember 5 unit Kereta Makan Penumpang Ekonomi (K3): Daop 9 Jember 1 unit	11/BASTO/PSP/VII/2010	Procurement economy passenger train (K3): Daop 2 Bandung 6 units Daop 9 Jember 5 units Procurement economy passenger dining train (K3): Daop 9 Jember 1 unit
29) Pengadaan kereta penumpang kelas ekonomi (K3): Daop 5 Purwokerto 10 unit	01/BASTO/PSP/IX/2010	Procurement economy class passenger train (K3): Daop 5 Purwokerto 10 units

Aset BPYBOS	No. BASTO	BPYBOS Assets
30) Pengadaan 1 (satu) unit kereta makan kelas ekonomi dilengkapi dengan pembangkit listrik MP3, Daop 5 Purwokerto	02/BASTO/PSP/IX/2010	Procurement 1 unit economy class dining train equipped with MP3 electric generator, Oaop 5 Purwokerto
31) Pengadaan 3 (tiga) unit kereta penumpang kelas ekonomi (K3) dilengkapi pendingin udara (AC) dan 1 (satu) unit kereta makan kelas ekonomi dilengkapi pembangkit listrik (MP3), Oaop 6 Yogyakarta	02/BASTO/PSP/VIII/2011	Procurement 3 units economy class passenger train (K3) equipped with air conditioning and 1 unit class economy dining train equipped with electric generator (MP3), Oaop 6 Yogyakarta
32) Pengadaan 1 (satu) set, 4 unit KROI, Oaop 7 Madiun	01/BASTO/PSP/VII/2011	Procurement 1 set, 4 units KROI, Oaop 7 Madiun
33) Pengadaan 1 (satu) set, 4 unit KROI, Daop 8 Surabaya	04/BASTO/PSP/VIII/2011	Procurement 1 set, 4 units KROI, Oaop 8 Surabaya
34) Pengadaan 11 (sebelas) unit kereta penumpang kelas ekonomi (K3) dilengkapi dengan pendingin udara (AC), Oaop 6 Yogyakarta	03/BASTO/PSP/VIII/2011	Procurement 11 units economy class passenger train (K3) equipped with air conditioning, Oaop 6 Yogyakarta
35) Pengadaan 1 set (4 unit) KROI	01/BASTO/PSP/II/2012	Procurement 1 set (4 units) of KROI
36) Pengadaan 1 set (3 unit) Railbus	02/BASTO/PSP/VIII/2012	Procurement 1 set (3 units) of Railbus
37) Pengadaan 10 unit K3AC DAN 1 unit MP3 AC untuk daop 4	04/BASTO/PPSP/IX/2012	Procurement 10 units K3AC and 1 unit MP3AC Oaop 4 Semarang
38) Pengadaan 20 unit K3AC dan 2 unit KMP3 AC untuk daop 8	03/BASTO/PPSP/IX/2012	Procurement 20 units K3AC and 2 unit KMP3AC Oaop 8 Surabaya
39) Pengadaan 2 set KROE untuk Olivre I SU	01/BASTO/PPSP/VI/2013	Procurement 2 set (2 units) of KROE Olivre I SU
40) Pengadaan 20 unit K3 AC OAN 2 unit MP3 AC untuk daop 7 Madiun	02/BASTO/PPSP/VI/2013	Procurement 20 units K3 AC and 2 unit KMP3 AC Oaop 7 madiun

36. SELISIH LIKUIDASI

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 tahun 1998, Perum Kereta Api berubah status dari Perusahaan Umum menjadi Persero terhitung mulai tanggal 1 Juni 1999.

Berdasarkan Laporan Auditor Independen atas Laporan Posisi Keuangan Likuidasi Perusahaan Umum Kereta Api per 31 Mei 1999 yang diaudit oleh BPKP Perwakilan Propinsi Jawa Barat berdasarkan Laporan No. LAP-02.02.05-12720/PW.10.5/99 tertanggal 9 Nopember 1999, tercatat modal dan cadangan berupa sisa likuidasi sebesar Rp.2.208.251.317.577.

Berdasarkan laporan posisi keuangan pembukaan Perusahaan per 1 Juni 1999 yang diaudit oleh BPKP Perwakilan Propinsi Jawa Barat berdasarkan Laporan No. LAP-02.02.05-13026/PW.10.5/1999 tertanggal 18 Nopember 1999, sisa likuidasi sebesar Rp.2.208.251.317.577 diperhitungkan sebagai modal yang disetor sebesar Rp.2.200.000.000.000, sisanya sebesar Rp.8.251.317.577 menjadi cadangan modal.

Atas cadangan modal sebesar Rp.8.251.317.577 telah dipindahbukukan sebagai berikut:

36. DIFFERENCE LIQUIDATION

Based on Government Regulation No. 19 of 1998, the Railway Public Corporation Public Company changed its status to be Limited Company (Persero) starting June 1, 1999.

Based on the Independent Auditors' Report Balance Liquidation Railway Company on May 31, 1999 were audited by Representative BPKP West Java province, on the basis of Report No. LAP-02.02.05-12720/PW.10.5/99 dated November 9, 1999, registered capital and reserves of the remaining liquidation amount of Rp.2.208.251.317.577.

Based on the opening balance sheet of the Company on Juny 1, 1999 were audited by Representative BPKP West Java province, on the basis of Report No. LAP-02.02.05-13026/PW.10.5/1999 dated November 18, 1999, the remaining liquidation of Rp.2.208.251.317.577 reckoned as paid up capital of Rp.2.200.000.000.000, the remaining balance of Rp.8.251.317.577 into capital reserves.

Capital reserves of Rp.8.251.317.577 has been transferred as follows:

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
 For the years ended December 31, 2013 and 2012
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Saldo per 1 Juni 1999	8.251.317.577	Balance, June 1, 1999
Dipindahkan ke Saldo Laba	(832.180.000)	Transferred to Retained Earnings
Saldo per 31 Desember 1999	7.419.137.577	Balance, December 31, 1999
Dipindahkan ke Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan Statusnya	(187.292.586)	Transferred to Government Equity Participation
Saldo per 31 Desember 2000	7.231.844.991	Balance, December 31, 2000
Dipindahkan ke Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan Statusnya	(6.263.710.043)	Transferred to Government Equity Participation
Saldo per 31 Desember 2001	968.134.948	Balance, December 31, 2001

37. KEPENTINGAN NON PENGENDALI

37. NON CONTROLLING INTEREST

	2013	2012	
PT Angkasa Pura II	100.688.618.416	41.543.169.437	PT Angkasa Pura II
Yayasan Pusaka	2.329.918.706	1.640.366.243	Yayasan Pusaka
Jumlah:	103.018.537.122	43.183.535.680	Total

Kepentingan Non Pengendali PT Angkasa Pura II merupakan hak minoritas atas penyerahan saham pada PT Railink dengan persentase kepemilikan sebesar 40%.

Non controlling interest of PT Angkasa Pura II is a minority investment in PT Railink with ownership of 40%.

Sedangkan untuk Yayasan Pusaka merupakan hak minoritas atas penyerahan saham pada:

- 1) PT Reska Multi Usaha
- 2) PT KAI Commuter Jabodetabek
- 3) PT KA Pariwisata
- 4) PT KA Logistik
- 5) PT KA Property Management

Meanwhile, Yayasan Pusaka is a minority investment in this following ownership:

- 1) PT Reska Multi Usaha
- 2) PT KAI Commuter Jabodetabek
- 3) PT KA Pariwisata
- 4) PT KA Logistik
- 5) PT KA Property Management

38. PENDAPATAN

38. REVENUE

	2013	2012	
Jasa Angkutan Penumpang:			
Kelas Executive (Kelas 1)	2.118.074.134.639	1.674.222.800.839	Passenger Transportation Services Executive class (first class)
Kelas Bisnis (Kelas 2)	758.078.388.803	875.951.175.168	Business class (second class)
Kelas Ekonomi (Kelas 3)	1.051.988.252.663	722.669.117.143	Economy class (third class)
	3.928.140.776.105	3.272.843.093.150	
Jasa Angkutan Barang:			Goods Transportation Services
Angkutan Batu Bara	2.086.904.276.282	1.842.237.367.301	Coal transportation
Angkutan Bahan Bakar Minyak (BBM)	191.901.073.032	180.810.003.137	Fuel transportation
Angkutan Peti Kemas	285.742.864.310	170.226.661.346	Container transportation
Angkutan Semen	259.197.059.311	119.545.245.381	Cement transportation
Angkutan Perkebunan	74.420.715.123	75.808.021.762	Plantation transportation
Angkutan Parcel/Hantarhan	116.483.944.768	105.464.752.783	Parcel/ delivery transportation
Angkutan Logam/Besi Baja	2.574.990	3.872.285.229	Metal/ steel transportation
Angkutan Lainnya	76.643.842.625	37.912.219.741	Other transportation
	3.091.296.350.442	2.535.876.556.680	

	2013	2012	
Pendapatan Pendukung Angkutan			Transportation Supporting Revenue
Suplisi	578.559.075	925.268.590	Suplisi
Bagasi	228.718.000	538.801.150	Baggage
Angkutan Lanjutan	244.610.000	4.806.402.792	Continues transportation
Angkutan KA Lainnya	179.573.513.746	48.394.107.658	Other railway transportation
	<u>180.625.400.821</u>	<u>54.664.580.190</u>	
Pendapatan Usaha Non Angkutan			Non Transportation Revenue
Pekerjaan Pihak Ketiga	89.578.317.574	84.973.997.722	Third party services
Pendapatan Optimalisasi Aset	452.497.127.484	269.900.908.393	Optimization assets income
Lainnya	174.840.115.115	124.085.237.401	Others
	<u>716.915.560.173</u>	<u>478.960.143.516</u>	
Subsidi pemerintah (PSO) - lihat Catatan 43	683.994.089.887	623.893.048.696	Government subsidy - see Note 43
Jumlah pendapatan	<u>8.600.972.177.428</u>	<u>6.966.237.422.231</u>	Total revenue

Pendapatan jasa angkutan penumpang merupakan pendapatan dari hasil penjualan tiket.

Service revenue is the revenue from passenger ticket sales.

Pendapatan jasa angkutan barang merupakan pendapatan atas jasa barang dengan menggunakan gerbong dan peti kemas.

Freight service revenues are revenues for services and goods using container carriages.

Pendapatan pendukung angkutan merupakan pendapatan yang diperoleh selain jasa angkutan barang menggunakan gerbong namun masih berhubungan dengan aktivitas pengangkutan barang, meliputi: suplisi, bagasi, angkutan lanjutan dan angkutan KA lainnya.

Support transportation revenue is earned income other than goods transportation services using a car, but still related to the activity of transporting goods, including: suplisi, baggage, freight and freight trains up the other.

Pendapatan penunjang operasional angkutan barang merupakan pendapatan yang diperoleh Perusahaan selain dari jasa angkutan barang menggunakan gerbong, namun masih berhubungan dengan aktivitas pengangkutan barang, yaitu pendapatan jasa pengangkutan lanjutan (antara stasiun kereta api dengan gudang barang), jasa bagasi, jasa terminal peti kemas dan jasa pengawalan.

Revenue from cargo operations to support the income earned by the Company in addition to transporting cargo using rail service, but still related to the activities of transportation of goods, namely transportation services continued revenue (between the railway station with an arsenal of goods), baggage services, container terminal services and escort services.

Pendapatan optimalisasi aset merupakan pendapatan sewa menyewa property di luar stasiun, pendapatan KSO, dan pendapatan KSU.

Income optimization assets is income lease property outside station, KSO income, and KSU income.

39. BEBAN POKOK PENDAPATAN

39. COST OF REVENUES

	2013	2012	
Beban Operasi Langsung:			Direct Operating Expenses
BBM & Listrik Aliran Atas	935.951.350.143	891.591.729.718	Fuel & flux over electricity
Perawatan Sarana Perkeretaapian	1.285.262.959.222	1.240.360.803.480	Railway facilities maintenance
Pendukung Kantor Unit Sarana	22.148.957.397	8.174.279.195	Facility office unit support
Pendukung Operasional	471.666.689.101	288.266.061.999	Operational support
Sewa Guna Usaha Sarana dan Fasilitas			
Bengkel	102.586.931.955	-	Facility lease and workshop facility
Jumlah dipindahkan	<u>2.817.616.887.818</u>	<u>2.428.392.874.392</u>	Amount transferred

	2013	2012	
Jumlah pindahan	2.817.616.887.818	2.428.392.874.392	Number of transfer
BBM All In	26.257.514.015	29.183.318.980	All in fuel
Pegawai Operasional dan Komersial	626.689.571.205	541.844.034.308	Operational and commercial employees
Penyusutan Sarana Perkeretaapian	277.095.022.194	198.428.329.009	Railway facilities depreciation
Pendukung Angkutan KA	47.007.398.674	60.704.420.175	Railway transportation support
Terminal Peti Kemas	4.035.420.974	2.058.683.924	Container terminal
Asuransi	53.417.941.702	25.688.292.584	Insurance
	<u>3.852.119.756.581</u>	<u>3.286.299.953.372</u>	
Beban Operasi Tidak Langsung:			Indirect Operating Expenses
Perawatan Prasarana Pendukung			Railway transportation facility support
Angkutan KA	130.301.549.620	70.028.336.942	maintenance
Perawatan dan Operasi Prasarana			Railway operate infrastructure and
Perkeretaapian	1.286.065.620.699	1.182.974.384.212	maintenance
Sewa Prasarana	-	-	Infrastructure rent
Penyusutan AT Prasarana	20.101.698.594	16.318.387.575	Infrastructure fixed assets depreciation
Amortisasi Hak Pengoperasian Aset			
Prasarana	9.193.887.263	9.779.185.624	Infrastructure fixed assets amortization
Beban Stasiun	112.104.804.165	198.529.017.600	Station expenses
Beban K3	169.168.219.044	194.270.579.772	K3 expenses
Beban Optimalisasi Aset	341.498.776.799	66.596.368.969	Assets optimization expenses
	<u>2.068.434.556.183</u>	<u>1.738.496.260.694</u>	
Jumlah Beban Pokok Pendapatan	<u>5.920.554.312.764</u>	<u>5.024.796.214.066</u>	Total cost of revenues

Beban pegawai operasional dan komersial meliputi beban gaji, tunjangan dan beban lain yang berkaitan dengan para pegawai yang beroperasi di bidang pengoperasian dan pemeliharaan sarana kereta api serta lalulintas perkeretaapian yang meliputi antara lain masinis, awak kabin dan teknis Balai Yasa / Dipo.

Beban K3 meliputi beban untuk ketertiban, kebersihan, dan keindahan di stasiun.

Commercial operations and employee expenses include salaries, allowances and other expenses associated with employees who operate in the field of operation and maintenance of trains and railway traffic that includes among others, the engineer, cabin crew and Balai Yasa/ Dipo technical.

K3 expenses includes expense for order, cleanliness, and beauty at the station

40. BEBAN USAHA

40. OPERATING EXPENSES

	2013	2012	
Beban Penjualan	74.507.893.606	4.665.755.062	Sales expenses
Beban Umum dan Administrasi:			General and administration expenses
Beban Pegawai	758.715.351.240	646.936.082.519	Employee expenses
Biaya Rapat/ Akomodasi	13.889.989.002	10.165.318.791	Meeting/ acomodation cost
Biaya Perjalanan Dinas	38.828.771.262	30.847.117.734	Official travel cost
Biaya LAT	16.985.311.955	11.390.215.481	LAT cost
Biaya ATK	9.653.130.137	10.192.912.282	Stationery cost
Biaya Kerumah tanggaan	189.783.455.043	123.658.346.780	Household cost
Biaya Inventaris	14.339.826.441	17.312.747.434	Inventory cost
Biaya Pengiriman Barang	1.706.699.755	327.056.452	Delivery goods cost
Biaya Pendidikan	27.602.453.178	36.698.222.959	Education cost
Biaya Litbang	5.250.291.601	3.585.844.252	Research & development cost
Biaya Pemeriksaan	2.252.777.596	3.351.208.500	Investigation cost
Jumlah dipindahkan	<u>1.079.008.057.209</u>	<u>894.465.073.184</u>	Amount transferred

	2013	2012	
Jumlah pindahan	1.079.008.057.209	894.465.073.184	Number of transfer
Biaya Kehumasan	16.695.017.795	9.590.954.754	Public relation cost
Biaya Administrasi	171.818.343.368	69.948.417.679	Administration cost
Biaya Mess	7.052.525.340	5.707.537.937	Guesthouse cost
Biaya Pelayanan Kesehatan Umum	926.554.530	-	Public health expenses
Biaya Asuransi	1.312.630.471	-	Insurance Expense
	<u>1.276.813.128.713</u>	<u>979.711.983.553</u>	
Beban Imbalan Pasca Kerja (PSL)	209.048.355.163	215.168.354.799	Past-service liabilities expenses
Peny. AT Lainnya (Fasilitas Umum)	25.181.282.160	19.642.810.995	Other fixed assets depreciation
PBB	34.753.182.788	24.613.178.651	Property tax
	<u>268.982.820.111</u>	<u>259.424.344.445</u>	
Jumlah beban usaha	<u>1.620.303.842.431</u>	<u>1.243.802.083.060</u>	Total operating expenses

41. PENDAPATAN (BEBAN) LAIN-LAIN

41. OTHER INCOME (EXPENSE)

	2013	2012	
Pendapatan Bunga Deposito / Jasa Giro	37.244.788.991	20.880.701.332	Interest income
Beban Bunga Pinjaman	(308.198.767.713)	(71.468.080.476)	Interest loans expense
Selisih Kurs	(37.386.342.090)	7.305.341.525	Foreign exchange
Lainnya	37.532.688.046	(58.452.810.716)	Others
Jumlah	<u>(270.807.632.765)</u>	<u>(101.734.848.335)</u>	Total

Pendapatan diluar usaha lain-lain terdiri atas: penyesuaian hasil rekonsiliasi BPYBDS, pengembalian biaya - listrik, pengembalian biaya - air, pengembalian biaya - PBB, pendapatan - penjualan dokumen lelang, laba penjualan persediaan, laba penjualan bahan yang tidak terpakai (limbah), pendapatan - pinalti/ denda atas kontrak, pendapatan rupa-rupa non operasi dan pendapatan diluar usaha entitas anak.

Other operational income the business consists of: BPYBDS reconciled correction, return costs - electricity, return costs - water, return costs - PBB, revenue - sale of tender documents, gain on sale of stock, gain on sale of unused material (waste), revenue - penalty / penalties for contract, miscellaneous income and non operating income subsidiaries.

42. INFORMASI MENGENAI PIHAK BERELASI

Perusahaan merupakan bagian dari suatu kelompok usaha sebagaimana dijelaskan dibawah, dalam menjalankan operasinya berhubungan dan melakukan transaksi dengan pihak-pihak yang berelasi. Mengenai hubungan tersebut, terdapat kemungkinan adanya transaksi yang dilakukan dengan kondisi dan syarat yang tidak sama apabila transaksi tersebut dilakukan dengan pihak yang berelasi.

Sifat hubungan dengan pihak-pihak yang berelasi sebagai berikut:

- a. Pemerintahan RI diwakili oleh Menteri BUMN merupakan pemegang saham perusahaan dan BUMN lain memiliki hubungan afiliasi melalui penyertaan modal Pemerintah RI.

42. INFORMATION ABOUT A RELATED PARTIES

The Company is part of a business group as described below, in carrying out its operations and transactions with related parties relate. About the relationship, there is the possibility of a transaction made with the conditions and terms which are not the same if the transaction is carried out by parties to relate.

Nature of relationship with a related party as follows:

- a. The Government of Indonesia represented by the Minister of State is the company's shareholders and other state affiliates through a capital investment the Government of Indonesia.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
For the years ended December 31, 2013 and 2012
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

- b. Perusahaan menempatkan dan meminjamkan dana pada bank-bank yang dimiliki Pemerintah dengan persyaratan dan tingkat bunga normal sebagaimana yang berlaku untuk nasabah pihak ketiga.

Ikhtisar saldo transaksi pihak berelasi, sebagai berikut:

	2013	2012
Bank:		
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	563.192.238.329	528.590.152.388
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	77.928.002.624	27.269.933.609
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	47.841.397.151	9.550.393.422
Bank BTN	1.204.598.260	1.538.000
PT Bank Bukopin Tbk	77.243.732	76.513.575
PT Bank BJB Tbk	22.751.071	-
Bank Syariah Mandiri	5.668.470	-
PT Bank DKI	-	535.000
Jumlah bank	<u>688.961.638.104</u>	<u>565.410.479.418</u>
Deposito:		
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	360.000.000.000	292.000.000.000
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	285.846.577.893	159.419.129.860
Jumlah deposito	<u>645.846.577.893</u>	<u>451.419.129.860</u>
Piutang Usaha:		
PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk	160.142.367.320	133.003.507.696
PT Pertamina (Persero)	30.883.409.228	27.212.971.550
PT Semen Baturaja (Persero)	8.051.413.506	4.623.862.151
PT Semen Padang (Persero)	4.183.522.511	1.763.884.976
PT Perkebunan Nusantara IV (Persero)	3.104.500.636	1.708.584.522
TPKB	1.518.766.601	1.022.986.336
PT Perkebunan Nusantara III (Persero)	949.347.276	793.260.843
PT INKA (Persero)	466.478.000	377.238.000
Bank Indonesia	99.855.250	-
PT Krakatau Steel (Persero) Tbk	95.143.213	95.143.213
Jumlah piutang usaha	<u>209.494.803.541</u>	<u>170.601.439.287</u>
Uang Usaha:		
PT Waskita Karya (Persero)	11.843.249.714	-
PT Len Railway Systems	6.774.000.000	-
PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk	3.444.067.152	-
PT PINDAD (Persero)	1.735.106.852	42.592.650.000
PT Asuransi Jiwasraya	1.644.994.222	35.799.044.878
PT Pertamina (Persero)	1.542.427.165	-
PT Telekomunikasi Indonesia Tbk	1.213.039.774	2.265.263.248
PT Wijaya Karya Belon	1.110.592.000	-
PT Hutama Karya (Persero)	402.081.607	-
PT Barata Indonesia	320.000.000	-
PT INKA (Persero)	-	56.900.767.363
PT Jamsostek	-	2.104.010.353
PT Waskita Mitra Banten	-	1.095.252.000
Jumlah	<u>30.029.558.486</u>	<u>140.756.987.842</u>
Trade Receivable:		
PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk	27.212.971.550	27.212.971.550
PT Pertamina (Persero)	4.623.862.151	4.623.862.151
PT Semen Baturaja (Persero)	1.763.884.976	1.763.884.976
PT Semen Padang (Persero)	1.708.584.522	1.708.584.522
PT Perkebunan Nusantara IV (Persero)	1.022.986.336	1.022.986.336
TPKB	793.260.843	793.260.843
PT Perkebunan Nusantara III (Persero)	377.238.000	377.238.000
PT INKA (Persero)	-	-
Bank Indonesia	-	-
PT Krakatau Steel (Persero) Tbk	-	-
Total trade receivable	-	-
Trade Payable:		
PT Waskita Karya (Persero)	-	-
PT Len Railway Systems	-	-
PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk	-	-
PT PINDAD (Persero)	-	-
PT Asuransi Jiwasraya	-	-
PT Pertamina (Persero)	-	-
PT Telekomunikasi Indonesia Tbk	-	-
PT Wijaya Karya Belon	-	-
PT Hutama Karya (Persero)	-	-
PT Barata Indonesia	-	-
PT INKA (Persero)	-	-
PT Jamsostek	-	-
PT Waskita Mitra Banten	-	-
Jumlah	-	-

Kompensasi Manajemen Kunci

Key Management Compensation

	2013	2012	
Direksi:			Directors:
Gaji Pokok	14.894.612.898	7.674.084.718	Salary
Tantiem	7.557.557.560	2.693.266.832	Tantiem
Remunerasi	4.483.200.000	2.228.466.668	Remuneration
Tunjangan Transportasi	-	1.582.500.000	Transportation allowance
Tunjangan Hari Raya Keagamaan	1.319.032.570	643.392.753	Religious holiday allowance
Cuti Tahunan	910.000.000	424.200.000	Annual Leave
Jumlah	<u>29.164.403.028</u>	<u>15.245.910.971</u>	Total
Oewan Komisaris			Commissioners Board
Gaji Pokok	3.643.432.887	3.352.344.942	Salary
Tantiem	2.442.442.440	818.756.680	Tantiem
Tunjangan Transportasi	472.608.000	336.608.000	Transportation allowance
Tunjangan Hari Raya Keagamaan	339.211.174	312.990.500	Religious holiday allowance
Tunjangan komunikasi	118.152.000	113.934.000	Communication allowance
Tunjangan Pakaiian	80.000.000	69.800.000	Clothing allowance
Jumlah	<u>7.095.846.501</u>	<u>5.004.434.122</u>	Total

43. SUBSIDI PEMERINTAH

43. GOVERNMENT SUBSIDIES

	2013	2012	
Public Service Obligation (PSO)	683.994.089.887	623.893.048.696	Public Service Obligation (PSO)
Olterima Pembayaran Subsidi	445.004.111.097	623.893.048.696	Subsidy payment received
Jumlah	<u>238.989.978.790</u>	<u>-</u>	Total

Dasar Hukum Kontrak PSO berasal dari:

- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang keuangan negara;
- Undang-Undang Nomor. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik negara;
- Undang-Undan Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor: 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian;
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Kereta Api;
- Peraturan Menteri Keuangan No: 156/PMK.02/2010 tentang Tata Cara Penyediaan, Pencairan, dan Pertanggung jawaban Dana Penyelenggaraan Kewajiban pelayanan Publik Bidang angkutan Kereta Api Kelas Ekonomi;
- Peraturan Kementerian Keuangan No: 179/PMK.05/2010 perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan No: 82/PMK.05/2007 tentang Tata Cara Pencairan Dana Atas Beban Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara melalui Rekening Kas Umum Negara;

PSO contracts legal basis comes from:

- Law No. 17 year 2003 about State Financial;
- Law No. 19 year 2003 about State-owned enterprises (BUMN);
- Law No. 23 year 2007 about Railways Transportation;
- Republic of Indonesian Regulations No. 56 year 2009 about the Organizing of Railways;
- Republic of Indonesian Regulations No. 79 year 2009 about The Traffic and Railways Transportation;
- The Minister of Finance Regulation No: 156/PMK.02/2010 about Procedures for the Procurement, Disbursement, and Accountability of funds For public service Obligations Of the railway transportation economy class;
- The Ministry of Finance Regulation No: 179/PMK.05/2010 amendments to The Minister of Finance Regulation No: 82/PMK.05/2007 about Fund Disbursement Procedures of Budget Cost Revenue and State Expenditure through the State Treasury Account;

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
 For the years ended December 31, 2013 and 2012
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

- h. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 7 Tahun 2009 tentang Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api Kelas Ekonomi;
- i. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: 9 tentang Standar pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api;
- j. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 14 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Orang Dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Tahun Anggaran
- k. Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor: KA.407/SK.102/DJKA/10/2011, tanggal 26 Oktober 2011, Tentang penetapan Pemberlakuan Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) Tahun 2011;
- l. Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor KU.002/SK.29/DJKA/09/2011 tanggal 16 September 2011 Tentang Standar Prosedur Operasi Pelayanan Verifikasi Untuk Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik (Public Service Obligation/ PSO) Angkutan Kereta Api Kelas Ekonomi;
- m. Peraturan Presiden Nomor 53 tahun 2012 tentang Kewajiban Pelayanan Publik dan Subsidi Angkutan Perintis Bidang Perkeretaapian, Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara, serta Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara;
- n. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2012 tentang Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api.
- o. Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor PL.102/A.158/DJKA/6/13 tanggal 18 Juni 2013 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik (Public Service Obligation / PSO) Bidang Angkutan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2013

- h. The Minister of Transportation Regulation No. KM 7 of 2009 about Transportation Person Price with Economy Class Train;
- i. Regulation of the Minister of Transportation Number: 9 of Minimum Standard Service for People Transportation by Train;
- j. Regulation of the Minister of Transportation No: pm. 14 2012 about the implementation of the obligations of public service Transport People by train economy class Service fiscal year 2012;
- k. Decision of the Director General of railways No: KA.407/SK.102/DJKA/10/2011, dated October 26, 2011, of regarding the determination of the validity of a Graph Enforcement Train Travel (GAPEKA) in 2011;
- l. Decision of the Director General of railways No: KU.002/SK.29/DJKA/09/2011, dated September 16, 2011, of Standard Operational Service Verification Procedure for implementation of the obligations of public service (Public Service Obligation/ PSO) train economics class;
- m. Presidential Regulation No: 53 2012 of Public Service Obligation and Subsidy of the Pioneer Transportation of Railway Sector, the cost of using infrastructure of State-Owned railways, and Maintenance and Operation of the State-owned Railways Infrastructure;
- n. Regulation of the Minister of transportation No: 28 2012 of Guidelines for the calculation and Determination of the Price of Transport People by train.
- o. Decision of the Director General of railways No:PL.102/A.158/DJKA/6/13, dated June 18, 2013, of Implementation of the obligation of public service (Public service Obligation/ PSO) train economics class for budgeting year 2013.

44. LABA PER SAHAM

	2013	2012	
Laba (Rugi) Bersih Yang dapat Distribusikan Kepada Pemilik Entitas Induk	560.401.862.928	425.567.786.492	Net Profit (Loss) Attributable to The Owner's of the Parent Entity
Jumlah Rata-rata Tertimbang Saham Ditempatkan dan Oisitor Penuh	3.296.547	2.745.516	Weighted average number of shares placed and paid in full
Laba (Rugi) Bersih per Saham	<u>169.996,62</u>	<u>155.004,66</u>	Net profit (loss) per share

45. INFORMASI SEGMENT

Informasi segmen per 31 Desember 2013 berdasarkan operasi induk dan Entitas Anak adalah sebagai berikut:

45. SEGMENT INFORMATION

Segment information as at December 31, 2013, based on the parent and subsidiary operations are as follows:

PT KERETA API INDONESIA (PERSERD) DAN ENTITAS ANAK
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERD) AND ITS SUBSIDIARIES
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
 For the years ended December 31, 2013 and 2012
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

No.	Keterangan	Entitas Induk/ Parent entity	Entitas Anak/ Subsidiary	Jumlah/ Total	Eliminasi/ Eliminated	Konsolidasian/ Consolidated	Description
1.	Total Aset	14,608,295,041.818	1,422,028,502,819	15,030,323,544,637	(771,552,777,250)	15,258,770,767,387	Total Asset
2.	Total Liabilitas	8,879,243,300,390	570,192,530,060	9,449,435,830,460	(312,915,777,256)	9,136,520,053,194	Total Liabilities
3.	Total Ekuitas	5,729,051,741,428	851,835,972,759	6,580,887,714,187	(458,636,999,994)	6,122,250,714,193	Total Equity
4.	Pendapatan	7,128,922,754,953	1,472,049,422,475	8,600,972,177,428	-	8,600,972,177,428	Revenues
5.	Beban Pokok	4,890,199,163,142	1,030,355,149,623	5,920,554,312,764	-	5,920,554,312,764	Costs of Revenues
6.	Beban Usaha	1,413,913,183,389	206,390,659,041	1,620,303,842,431	-	1,620,303,842,431	Operating Expenses
7.	Pendapatan (Beban) Lain-lain	(285,080,199,421)	21,729,877,332	(263,360,322,089)	(7,447,310,676)	(270,807,632,765)	Other Income (Expense)
8.	Laba Usaha	539,720,209,001	257,033,491,143	796,753,700,144	(7,447,310,676)	789,306,389,468	Operating Income
9.	Beban Pajak	168,725,241,356	59,864,311,664	226,589,553,020	-	226,589,553,020	Taxes Expenses
10.	Kepentingan non pengendali			-	(314,973,520)	(314,973,520)	Non Controlling Interest
11.	Laba Bersih	370,994,967,645	197,169,179,479	568,164,147,124	(7,762,284,195)	560,401,862,928	Net Income

Informasi segmen berdasarkan wilayah operasi tidak dapat disajikan mengingat wilayah operasi tidak dapat dijadikan dasar untuk mengukur profit center masing-masing wilayah.

Information based on region of operation can not be served because the operation can not be used as a basis for measuring the profit centers of each region.

46. ASET DAN LIABILITAS DALAM MATA UANG ASING

ASET	31 Desember/ December 31, 2013			31 Desember/ December 31, 2012			ASSETS
	Mata Uang Asing/ Foreign currency	Rp	Mata Uang Asing/ Foreign currency	Rp			
Kas dan setara kas	USD 33,011,323	402,375,019,458	USD 4,496,884	43,484,871,091			Cash and cash equivalent
	JPY 459,699,599	53,402,750,776	JPY -	-			
	EUR 57,859	973,266,314	EUR 834,550	10,690,463,795			
	SGD 39,935	384,491,566	SGD 40,011	316,369,048			
Jumlah		457,135,528,114		54,491,703,934			Total
LIABILITAS							LIABILITY
Utang Usaha	USD 20,417,151	248,864,651,610	USD 4,498,750	43,502,913,480			Trade Payables
Jumlah Liabilitas		248,864,651,610		43,502,913,480			Total Liability

47. NILAI WAJAR INSTRUMEN KEUANGAN

47. FAIR VALUE OF FINANCIAL INSTRUMENTS

Aset Keuangan	Dalam ribuan rupiah/ in thousand Rupiahs				
	31 Desember/ December 31, 2013		31 Desember/ December 31, 2012		
	Nilai Tercatat/ Carrying value	Nilai Wajar/ Fair value	Nilai Tercatat/ Carrying value	Nilai Wajar/ Fair value	
Kas dan Setara Kas	1,836,572,296	1,836,572,296	1,095,851,208	1,095,851,208	Cash and cash equivalent
Plutang Usaha	361,708,039	361,708,039	252,158,066	252,158,066	Trade receivable
Plutang Lain-lain	140,818,671	140,818,671	231,437,977	231,437,977	Other receivable
Jumlah	2,339,099,006	2,339,099,006	1,579,447,251	1,579,447,251	Total
Liabilitas Keuangan:					Financial Liabilities
Pinjaman Jangka Pendek	1,640,532,765	1,640,532,765	749,013,330	749,013,330	Short-term loans
Utang Usaha	1,021,461,402	1,021,461,402	739,095,512	739,095,512	Trade payable
Beban Masih Harus Dibayar	704,864,548	704,864,548	109,916,317	109,916,317	Accrued expenses
Liabilitas Lancar Lainnya	18,412,719	18,412,719	147,737,737	147,737,737	Other current liabilities
Jumlah	3,385,271,434	3,385,271,434	1,745,762,896	1,745,762,896	Total

48. KEBIJAKAN MANAJEMEN RISIKO

Berbagai aktivitas yang dilakukan membuat Perusahaan terekspos terhadap berbagai risiko keuangan, termasuk dampak nilai tukar mata uang asing, tingkat harga komoditas dan tingkat suku bunga. Program manajemen risiko keseluruhan yang dimiliki Perusahaan ditujukan untuk menghadapi ketidakpastian harga komoditas dan untuk meminimalkan dampak yang tidak diharapkan pada kinerja keuangan Perusahaan.

Manajemen risiko dijalankan oleh Dewan Direksi Perusahaan. Dewan Direksi melakukan identifikasi, evaluasi dan lindung nilai terhadap risiko-risiko keuangan, apabila dianggap perlu. Komite menentukan prinsip manajemen risiko secara keseluruhan, termasuk risiko pasar, kredit dan likuiditas.

a. Risiko Pasar

1) Risiko Mata Uang Asing

Pendapatan, pendanaan dan sebagian besar biaya operasi dari Perusahaan, dilakukan dalam mata uang Rupiah, oleh karena itu Perusahaan memiliki eksposur yang signifikan terhadap fluktuasi nilai tukar mata uang asing (USD).

Perusahaan tidak melakukan perikatan kontrak forward pembelian Dolar untuk melindungi beban operasi di masa mendatang dalam mata uang USD.

2) Risiko Harga

Risiko harga adalah risiko fluktuasi nilai instrumen keuangan sebagai akibat perubahan harga pasar, terlepas dari apakah perubahan tersebut disebabkan oleh faktor-faktor spesifik dari instrumen individual atau penerbitnya atau faktor-faktor yang mempengaruhi seluruh instrumen yang diperdagangkan di pasar.

Perusahaan tidak memiliki instrumen keuangan yang terekspos terhadap perubahan harga pasar, dimana perusahaan secara aktif melakukan penyesuaian yang diperlukan untuk mengatasi dampak perubahan harga pasar.

3) Risiko Suku Bunga

Risiko bunga atas arus kas adalah risiko dimana arus kas masa datang suatu instrumen keuangan akan berfluktuasi akibat perubahan suku bunga pasar.

48. RISK MANAGEMENT POLICY

Various activities were undertaken to make the Company faces various financial risks, including the impact of foreign currency exchange rates, commodity prices and interest rates. Overall company risk management program focuses on the unpredictability of commodity prices and to minimize potential side effects on the Company's financial performance.

Risk management is carried out by the Board of Directors of the Company. The Board of Directors identifies, evaluates and hedges financial risks, if deemed necessary. The Committee provides principles for overall risk management, including market risk, credit risk and liquidity.

a. Market Risk

1) Foreign Currency Risk

Revenue, funding and most of the operational costs of the Company, made in the amount of Rupiah, and therefore the Company has significant exposure to fluctuations in foreign currency (USD).

The Company does not purchase futures contracts to protect the dollar in the future operating costs are denominated in USD.

2) Price Risk

Price risk is the risk of fluctuations in the value of financial instruments as a result of changes in market prices, regardless of whether the change was caused by factors specific to individual instruments or the issuer or factors affecting all instruments traded in the market.

The Company has no financial instruments exposed to changes in market prices, where the company is actively make the necessary adjustments to cope with the impact of changes in market prices.

3) Interest Rate Risk

Interest cash flow risk is the risk that future cash flows of a financial instrument will fluctuate because of changes in market interest rates.

Eksposure terhadap suku bunga perusahaan diniat rendah apabila ditinjau dari sisi laporan posisi keuangan, namun perusahaan terus memonitor hal ini untuk meminimalkan dampak negatif terhadap perusahaan. Pinjaman yang dikeluarkan pada tingkat suku bunga variabel mengekspos perusahaan terhadap arus kas dari risiko tingkat suku bunga.

b. Risiko Kredit

Risiko kredit adalah resiko dimana salah satu pihak atas instrumen keuangan akan gagal memenuhi kewajibannya dan menyebakan pihak lain mengalami kerugian keuangan.

Kebijakan umum perusahaan untuk penjualan ke pelanggan baru dan yang sudah ada adalah menyeleksi pelanggan-pelanggan yang memiliki kondisi keuangan yang kuat serta reputasi yang baik.

Manajemen yakin akan kemampuannya untuk terus mengontrol dan mempertahankan exposure yang minimal terhadap risiko kredit mengingat perusahaan memiliki kebijaksanaan yang jelas dalam pemilihan pelanggan, menggunakan perjanjian yang berkekuatan hukum pada saat melakukan transaksi penjualan, dan sejarah tingkat kredit macet yang rendah.

c. Risiko Likuiditas

Risiko likuiditas (juga dikenal risiko pendanaan) adalah risiko dimana perusahaan akan mengalami kesulitan dalam memperoleh dana untuk memenuhi komitmennya terkait dengan instrumen keuangan. Risiko likuiditas mungkin timbul akibat ketidakmampuan perusahaan untuk menjual aset keuangan secara cepat dengan harga yang mendekati nilai wajarnya.

Risiko likuiditas muncul dalam situasi perusahaan kesulitan memperoleh pendanaan. Kebijakan manajemen risiko likuiditas yang berhati-hati dilakukan dengan menjaga kecukupan kas dan setara kas. Perusahaan mengelola risiko likuiditas dengan memonitor perkiraan arus kas dan arus kas aktual serta menyesuaikan profil jatuh tempo dari aset dan liabilitas keuangan.

d. Nilai Wajar

Manajemen berpendapat bahwa nilai buku dari aset dan liabilitas keuangannya mendekati nilai wajar dari aset dan liabilitas keuangan tersebut pada tanggal 31 Desember 2013 dan 31 Desember 2012.

Company exposure to interest rate is considered low when viewed from the side of the balance, but continue to monitor the companies to minimize the negative impact on the company. Borrowings issued at variable interest rates expose the company to cash flows from interest rate risk.

b. Credit Risk

Credit risk is the risk of one party to a financial instrument will fail to meet its obligations and cause the other party suffers financial losses.

The general policy for sale to new customers and existing customers to choose who has the strong financial condition and good reputation.

Management confidence in its ability to continue to control and maintain minimal exposure to credit risk given the company has a clear policy in the selection of customers, using the force of law at the time of the sale agreement, and the low level of bad credit history.

c. Liquidity Risk

Liquidity risk (also known as funding risk) is a risk that companies will have difficulty in getting funds to meet commitments associated with financial instruments. Liquidity risk may arise from the inability of companies to sell assets quickly at prices close to fair value.

Liquidity risk arises in situations of difficulty in obtaining financing companies. Liquidity risk management policy conducted carefully to maintain sufficient cash and cash equivalents. The Company manages liquidity by monitoring risk cash flow forecasts and actual cash flows and adjust the maturity profile of financial assets and liabilities.

d. Fair Value

Management believes that book value of assets and financial liabilities approaching the fair value of financial assets and liabilities as at December 31, 2013 and December 31, 2012.

e. Pengelolaan Modal

Dalam mengelola permodalannya, Perusahaan senantiasa mempertahankan kelangsungan usaha serta memaksimalkan manfaat bagi pemegang saham dan pemangku kepentingan lainnya.

Perusahaan secara aktif dan rutin menelaah dan mengelola permodalannya untuk memastikan struktur modal dan pengembalian yang optimal bagi pemegang saham, dengan mempertimbangkan efisiensi penggunaan modal berdasarkan arus kas operasi dan belanja modal, serta mempertimbangkan kebutuhan modal di masa yang akan datang.

49. PERJANJIAN-PERJANJIAN PENTING

Entitas Induk

a. Perjanjian Penyerahan Jasa Angkutan Barang

Perseroan telah mengikat perjanjian penyerahan jasa angkutan barang dengan beberapa Perseroan lain dengan ikhtisar sebagai berikut:

1) PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero)

a) Pengangkutan batubara rute Tanjung Enim - Tarahan, diatur dalam perjanjian No. 066/K/PTBA-Perumka/1997 dan No. 197/HK/OP/1997 tertanggal 21 Agustus 1997. Beberapa hal penting yang diatur adalah sebagai berikut:

- Perjanjian berlaku mulai 21 Agustus 1997 sampai dengan 31 Juli 2016.
- Setiap bulan Oktober, kedua belah pihak menyusun rencana angkutan tahunan untuk setahun dimuka.
- Setiap satu bulan sekali, kedua belah pihak menyusun jumlah dan jadwal angkutan batubara yang definitif.
- Tarif angkutan batubara sesuai addendum IX No. 010/ADD/EKS-0500/HK.03/2009 dan No. 70/HK/OP/2009 tertanggal 29 April 2009 terhitung tanggal 1 Januari s/d 31 Desember 2009 sebesar Rp.287/ ton kilometer belum termasuk PPN tetapi sudah termasuk pembersihan gerbong dan biaya asuransi.

b) Pengangkutan batubara rute Tanjung Enim - Kertapati, diatur dalam perjanjian No. 011/K/PTBA-Perumka/1999 dan No. 114/HK/OP/1999 tertanggal 24 Maret 1999. Beberapa hal penting yang diatur adalah sebagai berikut:

e. Capital Management

In managing capital, the company always maintain the sustenance of effort and maximize the benefits for shareholders and other stakeholders.

The Company actively and regularly examines and manages its capital structure to ensure optimal capital and returns to shareholders, taking into account the efficient use of capital by operating cash flow and capital expenditures, and to consider capital needs in the future.

49. IMPORTANT TREATY AGREEMENT

Parent Entity

a. Freight Service Delivery Agreements

The Company agrees to have the cargo delivery services to several other companies with a summary as follows:

1) PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero)

a) Tanjung Enim coal transportation routes - Tarahan, defined in the agreement No. 066/K/PTBA-Perumka/1997 and No. 197/HK/OP/1997 dated August 21, 1997. Some important things to establish are as follows:

- Agreement is valid from August 21, 1997 until July 31, 2016.
- Every October, the two sides prepare an annual transportation plan for the year upfront.
- Every once in a month, both sides set the amount and schedule of coal transportation definitive.
- Coal transport fares in accordance with the addendum IX No. 010/ADD/EKS-0500/HK.03/2009 and No. 70/HK/OP/2009 dated April 29, 2009 effective from January 1 to December 31, 2009 amounted to Rp.287 / ton kilometers, excluding VAT but including the cost of cleaning trains and insurance.

b) Tanjung Enim coal transportation routes - Kertapati, defined in the agreement No.011/K/PTBA-Perumka/1999 and No. 114/HK/OP/1999 dated March 24, 1999. Some important things to establish are as follows:

- Perjanjian berlaku mulai 21 Agustus 1998 sampai dengan 31 Juli 2016.
- Setiap bulan Oktober, kedua belah pihak menyusun rencana angkutan tahunan untuk setahun dimuka.
- Setiap satu bulan sekali, kedua belah pihak menyusun jumlah dan jadwal angkutan batubara yang definitif.
- Tarif angkutan batubara sesuai addendum VIII, No. 009/ADD/EKS-0500/HK.03/2009 dan No. 69/HK/OP/2009 tertanggal 29 April 2009 terhitung tanggal 1 Januari s/d 31 Desember 2009 sebesar Rp.394/ ton kilometer belum termasuk PPN tetapi sudah termasuk biaya bongkar, pembersihan gerbong dan biaya asuransi.

Dalam kedua perjanjian diatas, Perseroan dibebani tanggung jawab atas hilangnya batubara selama dalam pengangkutan. Jumlah klaim ganti rugi dalam hal terjadi kehilangan dihitung sebesar kuantitas yang hilang dikalikan dengan harga pokok batubara (free on rail) sesuai dengan jenisnya.

- c) Pengangkutan batubara rute Tanjungenimbaru - Tarahan dan Tanjungenimbaru - Kertapati, diatur dalam perjanjian No. 362/P/HK/D6/2011 dan No. 083/P/JJ/EKS-0100/HK.03/2011 tertanggal 14 Desember 2011. Beberapa hal penting yang diatur adalah sebagai berikut:

- Perjanjian berlaku mulai 1 Januari 2012 sampai dengan 31 Desember 2016.
- Para pihak paling lambat 3 bulan sebelum tahun berjalan menyusun target volume angkutan bulanan mengacu pada Rencana Angkutan Tahunan.
- Tarif angkutan batubara sesuai perjanjian No. 362/P/HK/D6/2011 dan No. 083/P/JJ/EKS-0100/HK.03/2011 tertanggal 14 Desember 2011 untuk tahun 2012 relasi Tanjungenimbaru - Tarahan sebesar Rp.383/ ton km dan relasi Tanjungenimbaru - Kertapati sebesar Rp.493/ ton km belum termasuk PPN. Tarif tersebut sudah termasuk beban investasi pengembangan sebesar Rp.25/ ton kilometer.

- Agreement is valid from August 21, 1998 until July 31, 2016.
- Every October, the two sides prepare an annual transportation plan for the year upfront.
- Every once in a month, both sides set the amount and schedule of coal transportation definitive.
- Coal transport fares in accordance with the addendum VIII No. 009/ADD/EKS-0500/HK.03/2009 and No. 69/HK/OP/2009 dated April 29, 2009 effective from January 1, to December 31, 2009 amounted to Rp.394 / ton kilometers, excluding VAT but includes the cost of unloading, carriage and insurance costs of cleanup.

In both the above agreement, the Company is liable for any loss during transportation of coal. The number of compensation claims losses calculated for the missing quantity multiplied by the cost of coal (free on rail) in accordance with its type.

- c) Tanjung Enim coal transportation routes - Tarahan and Tanjungenimbaru - Kertapati, defined in the agreement No. 362/P/HK/D6/2011 and No. 083/P/JJ/EKS-0100/HK.03/2012 dated December 14, 2011. Some important things to establish are as follows:

- Agreement is valid from January 1, 2012 until December 31, 2016.
- The two sides at least 3 months year to date prepare transportation plan monthly according to annual transportation plan yearly.
- Coal transport fares in accordance with the agreements No. 362/P/HK/D6/2011 and No. 083/P/JJ/EKS-0100/HK.03/2011 dated December 14, 2011 effective for 2012 route Tanjungenimbaru - Tarahan amounted to Rp.383/ ton kilometers and Tanjungenimbaru - Kertapati amounted Rp.493/ ton kilometers, excluding VAT but including the cost of investment development amounted Rp.25/ ton kilometers.

d) Perjanjian angkutan jangka panjang Pengangkutan batubara Sumatera Selatan rute Tanjung enim - Tarahan dan Tanjungenim - Kertapati, diatur dalam perjanjian No. 049/PKP/EKS-0500/HK.03/2009 dan No. 337/HKD6/2009 tertanggal 12 Oktober 2009. Beberapa hal penting yang diatur adalah sebagai berikut

- Perjanjian berlaku mulai 1 Januari 2010 sampai dengan 31 Desember 2029.
- Para pihak paling lambat 3 bulan sebelum tahun berjalan menyusun target volume angkutan bulanan mengacu pada Rencana Angkutan Tahunan.
- Jenis barang yang diangkut meliputi Batubara.
- Jumlah volume Batu bara yang diangkut untuk relasi Tanjung enim - Tarahan sebanyak 20.000.000 ton / tahun. Sedangkan untuk relasi Tanjung enim - Kertapati sebanyak 2.700.000 ton / tahun.

2) PT Pertamina (Persero)

Perjanjian ditandatangani pada tanggal tanggal 3 November 2010 dengan No. 026/F00000/2010-S6 dan No. 456/HKD6/2010 di addendum No. 041/F00000/2011-S6 dengan syarat dan ketentuan sebagai berikut:

- Perjanjian berlaku surut mulai 1 Juli 2010 sampai dengan 30 Juni 2015.
- Jasa yang diperjanjikan adalah pengangkutan bahan bakar minyak (meliputi premium, minyak tanah, solar, minyak diesel dan minyak bakar) dan bahan bakar minyak khusus (meliputi avtur, avgas, super TT, premix dan bensin biru) dengan menggunakan gerbong ketel.
- Jumlah BBM dan BBMK yang diangkut ditetapkan dalam rencana tahunan yang dikemudian dijabarkan secara definitif dalam rencana bulanan dan disetujui oleh kedua belah pihak.
- Tarif ALL-In ditetapkan sebesar Rp.600 KL/KM untuk semua jenis Bahan Bakar Minyak (BBM) dan bahan Bakar khusus (BBK) belum termasuk Pajak Pertambahan Nilai (PPN).
- Apabila terdapat klaim atas susut atau kerusakan mutu BBM/BBK yang diangkut, akan diterbitkan Debet nota tagihan dan selanjutnya akan diperhitungkan serta dipotong dari tarif All in.

d) Long term Coal Transportation Agreement in South Sumatera routes Tanjung Enim - Tarahan and Tanjungenimbaru - Kertapati, defined in the agreement No. 049/PKP/EKS-0500/HK.03/2009 and No. 337/HKD6/2009 dated October 12, 2009. Some important things to establish are as follows:

- Agreement is valid from January 1, 2010 until December 31, 2029.
- The two sides at least 3 months year to date prepare transportation plan monthly according to annual transportation plan yearly.
- Type of goods transported include coal.
- Total volume of Coal transported for routes Tanjung enim - Tarahan is 20.000.000 tons / years. While for routes Tanjung enim - Kertapati is 20.000.000 tons / years.

2) PT Pertamina (Persero)

Agreement signed on November 3, 2010 with No. 026/F00000/2010-S6 and no. No 456/HKD6/2010 in the addendum. 041/F00000/2011-S6 with the terms and conditions as follows:

- Agreement retroactive from July 1, 2010 until June 30, 2015.
- Contracted services are transport fuels (including premium, kerosene, diesel fuel, diesel oil and fuel oil) and special fuels (including aviation fuel, AVGAS, Super TT, premix and petrol blue) using a kettle train.
- The amount of fuel and transported BBMK period specified in the annual plan described by the definitive in a monthly plan and approved by both parties.
- All-in tariffs are set at Rp.600 KL/KM for all type of fuel and special fuel, is excluding value added tax.
- If there is a claim for loss or damage the quality of fuel, which transported the BBK/to be issued Debit bills receivable will be calculated and deducted from fare all modules.

3) PT Semen Baturaja (Persero)

Perjanjian ditandatangani pada tanggal 29 Mei 2012 dengan No. HK.221/V/14/KA-2012 dan No. HK.01.05/228/2012 dan di addendum dengan perjanjian No. HK.221/VI/13/KA-2013 tanggal 24 Juni 2013, masa berlaku mulai tanggal 1 Februari 2012 sampai dengan 31 Januari 2017. Beberapa hal penting yang

- Jenis barang yang diangkut meliputi Kliner/Terak dan Batubara.
- Jumlah volume Klinker/Terak yang diangkut sebanyak 360.000 ton/tahun. Sedangkan batu bara sebanyak 150.000 ton/tahun.
- Adapun tarif angkutan untuk masing-masing jenis barang dan jarak tempuh adalah Klinker dikenakan tarif Rp.81.600/ton untuk jarak 170 KM, sedangkan batubara dikenakan tarif Rp.86.880/ton untuk jarak 181 KM, tarif tersebut belum termasuk PPN 10%.
- Dalam hal target angkutan PT Semen Baturaja (Persero) tidak dapat menyediakan material yang akan diangkut dengan jumlah minimal maka biaya angkutan yang harus dibayar adalah tetap senilai tonase target, kecuali ada pemberitahuan dari PT Semen Baturaja (Persero).
- Ketentuan-ketentuan khusus seperti Rabat, Cash-discount dan sejenisnya akan diatur khusus oleh para pihak.
- Apabila terjadi perubahan kebijakan Pemerintah, biaya angkutan dapat diubah dan disesuaikan berdasarkan kesepakatan para pihak.
- Apabila PT Kereta Api Indonesia (Persero) tidak dapat memenuhi tonase target angkutan minimal dan mengalihkan angkutan tersebut menggunakan truk, maka harus membayar selisih tarif angkutan truk yang berlaku.

4) PT Semen Padang (Persero)

Perjanjian kerjasama tentang perjanjian angkutan semen curah dari Indarung ke Teluk Bayur dengan No. HK.213/V/16/Divre.II-2009 tertanggal 22 Mei 2009.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Perjanjian berlaku mulai 27 Maret 2009 sampai dengan 26 Maret 2012.
- Jumlah Semen Curah yang diangkut 2.900.000 ton/ tahun.
- Tarif angkutan Rp.315.650/ gerbong (belum termasuk PPN 10%).

3) PT Semen Baturaja (Persero)

The agreement was signed on May 29, 2012 with No. HK.221/V/14/KA-2012 and No. HK.01.05/228/2012, and in the addendum No. HK.221/VI/13/KA-2013 dated June 24, 2013, validity period begins on February 1, 2012 to January 31, 2017. Some important points agreed upon:

- Type of goods transported include coal slag and Kliner.
- Total volume of Slag transported is 360.000 tons/years. While total volume of coal transported is 150.000 tons/ year.
- The tariff for transporting for each item is Rp.81.600/ ton of coal slag for a total distance of 170 KM, Rp.86.880/ ton of coal for a total distance of 181 KM, not including 10% VAT.
- In the case of PT Semen Baturaja (Persero) transport target (s) can not provide material that will be transported with a minimal amount of transportation costs to be paid is still a target tonnage feasible, unless there is notification of PT Semen Baturaja (Persero).
- Special provisions such as rebates, discounts and other cash-governed exclusively by the parties.
- In the event of changes in government policy, transportation costs may be modified and adjusted based on the agreement of the parties.
- If the PT Kereta Api Indonesia (Persero) could not meet the minimum tonnage target and divert transportation of goods by truck, then must pay the difference between tariffs and regulations truck.

4) PT Semen Padang (Persero)

Agreement on cooperation under the agreement the bulk transport of cement from Indarung to Teluk Bayur No. HK.213/V/16/Divre.II-2009 dated May 22, 2009.

Some important things is governed by the agreement are:

- Agreement is valid from March 27, 2009 until March 26, 2012.
- Amount of Rainfall Cement is transported 2.900.000 tons/ year.
- Transport fares Rp.315.650/ carriage (excluding VAT 10%).

- Apabila terjadi susut atau hilang di luar kondisi normal akibat terjadinya kecelakaan kereta api (PLH) selama dalam pengangkutan maka perseroan dikenakan ganti rugi sejumlah semen yang susut/ hilang dikalikan harga semen curah yang berlaku pada saat terjadinya peristiwa.

Perjanjian tentang Pelaksanaan Pengangkutan Semen Curah dari Indarung Teluk Bayur, yang ditandatangani pada tanggal 27 Maret 2006 dengan No. 168/PJJ/DEPPB/03.2006 dan No. LL/410/III/01/KDV-II-2006. Beberapa hal penting yang diatur:

- Perjanjian berlaku mulai 27 Maret 2009 sampai dengan 26 Maret 2012.
- Jumlah semen curah yang diangkut 2.700.000 ton/tahun.
- Tarif angkutan yang ditetapkan sebesar Rp.234.000/ gerbong dan berlaku sejak 1 Oktober 2005. Tarif diubah dalam Addendum I yang ditandatangan tanggal 31 Juli 2007 No. 538/ADD/DEPPB/07.2007 dan No. LL.410/VII/01/DIVRE II-2007 menjadi Rp.248.125 per gerbong (belum termasuk PPN 10%) berlaku surut 1 Juli 2007 kemudian diubah lagi dengan Addendum II No. 589/PJJ/DEPPB/08.08 dan No. HK.213/VIII/19/ DIVRE II - 2008 yang ditandatangani tanggal 26 Agustus 2008 menjadi Rp.315.560 per gerbong belum termasuk PPN 10% terhitung 1 Juni 2008.
- Apabila terjadi susut/ hilang di luar kondisi normal akibat terjadinya kecelakaan Kereta Api (PLH) selama dalam pengangkutan, maka Perseroan dikenakan ganti rugi sebesar jumlah semen yang susut/ hilang dikalikan harga semen curah yang berlaku pada saat terjadinya peristiwa dengan jumlah maksimum sebesar pengantian asuransi yang diterima oleh Perseroan dari pihak asuransi.

Perjanjian tentang Pelaksanaan Pengangkutan Semen Curah dari Indarung ke Teluk Bayur, yang ditandatangani pada tanggal 15 Agustus 2012 dengan No. 719/PJJ/PJS10/08.12 dan No. HK.221/VIII/47/KA-2012. Beberapa hal penting yang diatur:

- Perjanjian berlaku mulai 27 Maret 2012 sampai dengan 26 Maret 2013.
- Jumlah semen curah yang diangkut 2.900.000 ton/tahun.
- Tarif angkutan yang ditetapkan sebesar Rp.377.000/ gerbong dan berlaku sejak 27 Maret 2012 (belum termasuk PPN 10%).

- In the event of shrinkage or loss beyond normal conditions due to the occurrence of train accidents (PLH) during the transportation of the company subject to redress a number of cement shrinkage/ loss multiplied by the price of bulk cement in effect at the time of the incident.

Agreement on Implementation of Bulk Cement Transportation Indarung Bayur Bay, which was signed on March 27, 2006, with No. 168/PJJ/DEPPB/03.2006 and No. LL/410/III/01/KDV-II-2006. Some important things to set:

- The agreement is valid from March 27, 2009 to March 26, 2012.
- The number of bulk cement which transported 2.700.000 tons/year.
- Transport fares are set at Rp.234.000/ carriage and valid from October 1, 2005. Rates amended in Addendum I, which signed on July 31, 2007 No. 538/ADD/DEPPB/07.2007 and No. LL.410/VII/01/DIVRE II-2007 to Rp.248.125 per carriage (not including VAT 10%) retroactive July 1, 2007 and then changed again with Addendum II No. 589/PJJ/DEPPB/08.08 and No. HK.213/VIII/19/ DIVRE II - 2008 who signed on August 26, 2008 to Rp.315.560 per carriage does not include VAT 10% starting June 1, 2008.
- In the event of shrinkage/ loss beyond normal conditions due to accidents Railway (PLH) during the transport, then the Company subject to the indemnity of the amount of cement shrinkage/ loss multiplied by the price of bulk cement in effect at the time of the event with a maximum amount of insurance reimbursement received by the Company from the insurance.

Agreement on Implementation of Bulk Cement Transportation Indarung to Bayur Bay, which was signed on August 15, 2012, with No. 719/PJJ/PJS10/08.12 and No. HK.221/VIII/47/KA-2012. Some important things to set:

- The agreement is valid from March 27, 2009 to March 26, 2013.
- The number of bulk cement is transported 2.900.000 tons/ year.
- Transport fares Rp.377.000/ wagons and valid from March 27, 2012 (excluding VAT 10%)

Perjanjian tentang Pelaksanaan Pengangkutan Semen Curah dari Indarung ke Teluk Bayur, masih dalam proses negosiasi lanjutan berdasarkan dengan surat No. C.9/LL.410/KA-2014 tentang perpanjangan perjanjian angkutan PT. Semen Padang.

5) Joint Operation Jaka Logistics

Perjanjian kerjasama tentang angkutan peti kemas dari Sungailagoa ke Cikarang Dry Port No. HK.221/VII/52/KA-2012 dan No. 013.PJ/JAKALOG-KAI/VIII/2012 tertanggal 13 Juli 2012.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Perjanjian berlaku mulai 16 Juli 2012 sampai dengan 15 Juli 2013.
- Target minimal angkutan round trip perbulan Sungailagoa-Cikarang Dry Port - Benteng periode 16 Juli - 15 Oktober 2012 sebesar 1300 teus dan periode 16 Oktober 2012 - 15 Juli 2013 sebesar 1500 teus.
- Tarif angkutan peti kemas sebesar Rp1.592.595 untuk Sungailagoa - Cikarang Dry Port - Benteng dan sebesar Rp.1.536.120 untuk Benteng - Cikarang Dry Port - Sungailagoa serta langsir Cikarang Dry Port - Lemah Abang sebesar Rp.1.000.000 per satu rangkaian Kereta Api (belum termasuk PPN 10%).
- Apabila terjadi Peristiwa Luar biasa Hebat (PLH) pada angkutan kereta api yang mengakibatkan terganggunya perjalanan kereta api untuk sampai tujuan, Perusahaan akan membayar ganti rugi dengan nilai ganti rugi maksimal sebesar yang ditanggung oleh perusahaan asuransi.

6) PT BARA ALAM UTAMA

Perjanjian kerjasama tentang angkutan batubara dari Sukacinta ke Kertapati No. HK.221/XII/19/KA-2012 dan No. 001/BAU-KAI/XII/2012 tertanggal 14 Desember 2012.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Perjanjian berlaku mulai 14 Desember 2012 sampai dengan 13 Desember 2032.
- Setiap penambahan pengangkutan sebesar 1 juta MT / tahun, penyewa harus menyerahkan uang Jaminan sebesar Rp.125.000.000.000, jika sepakat untuk menambah target Volume Angkutan maka harus memberikan:

Agreement on Implementation of Bulk Cement Transportation Indarung to Bayur Bay, is still on further process negosiation based on letter No. C.9/LL.410/KA-2014 consist of Freight Addendum Agreement PT. Semen Padang.

5) Joint Operation Jaka Logistics

On cooperation agreement of container transportation from Sungailagoa to Cikarang Dry Port No. HK.221/VII/52/KA-2012 and No. 013.PJ/JAKALOG-KAI/VIII/2012 dated July 13, 2012.

Some important things governed by the agreement are:

- The agreement is valid from July 16, 2012 to July 15, 2013.
- Minimum freight round trip per month from Sungailagoa - Cikarang Dry Port - Benteng for the period of July 16 - October 15, 2012 amounted 1300 teus and for the period of October 16 - July 15, 2013 amounted 1500 teus.
- Transport fares for container transportation of Rp.1.592.595 for Sungailagoa - Cikarang Dry Port - Benteng trip Rp.1.536.120 for Benteng - Cikarang Dry Port - Sungailagoa and Rp1.000.000/1 train for transfer of road line on Cikarang Dry Port - Lemah Abang trip (excluding 10% VAT).
- In the case of extraordinary event (PLH) on railway transport which result on railway transport disruption to arrive at the destination, the Company will pay the compensation with the maximal amount that covered by insurance company.

6) PT BARA ALAM UTAMA

Coal transportation agreement for Sukacinta - Kertapati routes in No. HK.221/XII/19/KA-2012 and No. 001/BAU-KAI/XII/2012 dated December 14, 2012.

Some important things governed by the agreement:

- The agreement is valid from December 14, 2012 to December 13, 2032.
- Each volume increased to 1 Million MT/year, the lender must give security deposit amounted Rp.125 Billion, if agreed to increase carrier volume so have to give :

Target Volume Angkutan Tahunan / Transportation target volume annual	Uang Jaminan / Deposit amount
500.000 - 1.500.000	Rp 125.000.000.000
1.500.000 - 2.500.000	Rp 125.000.000.000
2.500.000 - 3.500.000	Rp 125.000.000.000

- Tarif angkutan batubara rute Sukacinta - Kertapati sebesar Rp.607 / ton km berdasarkan harga dasar BBM sebesar Rp.4.941 / liter.
- Pengembalian Uang Jaminan dilakukan selama 59 bulan sebesar Rp.2.100.000.000 dan sisanya sebesar Rp.1.100.000.000 dibayarkan pada bulan ke 60 atau senilai 20% dari tagihan biaya angkutan bulan berjalan apabila nilai tersebut melebihi Rp.2.100.000.000.
- Coal transport fare on Sukacinta - Kertapati route is Rp.607 / ton kilometer when fuel price is Rp.4.941 / litre.
- Refund security deposit made during 59 months amounted Rp.2.100.000.000 and the rest amounted Rp.1.100.000 and paid on the last month 60 or worthy as 20 % from the transport fee bill per month if the amount over than Rp.2.100.000.000.

7) PT BARAMULTI SUGIH SENTOSA

Perjanjian kerjasama angkutan batubara dari Sukacinta - Kertapati No. HK.221/IV/11/KA-2012 dan No. 075/LEG-BMSS/IV/2012 dan di addendum dengan perjanjian No. HK.221/X/32/KA-2012 dan No. 265/BMSS-LEG/X/2012 tertanggal 1 Oktober 2012.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Perjanjian berlaku mulai target angkutan sebesar 1 Juli 2012 sampai dengan 30 Juni 2022.
- Setiap penambahan 1 juta MT/tahun, PT BMSS harus menyerahkan uang Jaminan sebesar Rp.125.000.000.000. Jumlah uang jaminan dan target volume per tahun adalah sebagai berikut:

Target Volume Angkutan Tahunan / Transportation target volume annual	Uang Jaminan / Deposit amount
500.000 - 1.500.000	Rp 125.000.000.000
1.500.000 - 2.500.000	Rp 125.000.000.000
2.500.000 - 3.500.000	Rp 125.000.000.000
3.500.000 - 4.500.000	Rp 125.000.000.000
4.500.000 - 5.500.000	Rp 125.000.000.000
5.500.000 - 6.500.000	Rp 125.000.000.000

- Tarif angkutan batubara sesuai addendum No. HK.221/X/32/KA-2012 dan 265/BMBB-LEG/X/2012 tertanggal 31 Oktober 2012 untuk relasi Sukacinta - Kertapati sebesar Rp.609/ ton km berdasarkan harga dasar BBM sebesar Rp.4.941/ liter.

7) PT BARAMULTI SUGIH SENTOSA

The agreement about coal transportation routes Sukacinta - Kertapati defined in No. HK.221/IV/11/KA-2012 and No. 075/LEG-BMSS/IV/2012 and in the addendum No. HK.221/X/32/KA-2012 and No. 265/BMSS-LEG/X/2012 dated October 1, 2012.

Some important things under the agreement are:

- The agreement is valid from July 1, 2012 to June 30, 2022.
- Each volume increased to 1 Million MT/year, PT BMSS must give security deposit amounted Rp.125 Billion, Deposit amount and volume increased per year are:

Target Volume Angkutan Tahunan / Transportation target volume annual	Uang Jaminan / Deposit amount
500.000 - 1.500.000	Rp 125.000.000.000
1.500.000 - 2.500.000	Rp 125.000.000.000
2.500.000 - 3.500.000	Rp 125.000.000.000
3.500.000 - 4.500.000	Rp 125.000.000.000
4.500.000 - 5.500.000	Rp 125.000.000.000
5.500.000 - 6.500.000	Rp 125.000.000.000

- Coal transport fare in accordance with the addendum No.HK.221/X/32/KA-2012 and 265/BMBB-LEG/X/2012 dated October 31, 2012 on Sukacinta - Kertapati route is Rp609/tons kilometer when fuel price is Rp.4.941/litre.

- Pengembalian Uang Jaminan dilakukan selama 59 bulan sebesar Rp.2.100.000.000 dan sisanya sebesar Rp.1.100.000.000 dibayarkan pada bulan ke 60 atau senilai 20% dari tagihan biaya angkutan bulan berjalan apabila nilai tersebut melebihi Rp.2.100.000.000.

8) PT. BUANA KONTENINDO EXPRESS

Perjanjian kerjasama tentang angkutan peti kemas dari Jakarta Gudang ke Surabaya Pasar Turi dengan perjanjian No. 232/P/HK/D6/2011 dan No. 01/BKE/K/2011 tertanggal 12 Agustus 2011 dan di addendum dengan perjanjian No. 52/F/ADD/HK/D6/2011 dan No 03/BKE/K/2011 tertanggal 30 Desember 2011.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Perjanjian berlaku mulai 15 Agustus 2011 sampai dengan 14 Agustus 2014.
- Target minimal angkutan round trip perbulan Jakarta Gudang-Surabaya Pasar Turi periode 15 Agustus 2011 - 14 Agustus 2014 sebesar 1500 teus.
- Tarif angkutan peti kemas sebesar Rp1.677.645,-/TEU (20 feet) dan Rp 3.377220,-/TEU (40 feet) untuk Jakarta Gudang-Surabaya Pasar Turi dan sebesar Rp1.622.820,-/TEU (20 feet) dan Rp 3.267.570,-/TEU (40 feet) untuk Surabaya Pasar Turi - Jakarta Gudang per satu rangkaian Kereta Api (belum termasuk PPN 10%).
- Apabila terjadi Peristiwa Luar biasa Hebat (PLH) pada angkutan kereta api yang mengakibatkan terganggunya perjalanan kereta api untuk sampai tujuan, Perusahaan akan membayar ganti rugi dengan nilai ganti rugi maksimal sebesar yang ditanggung oleh perusahaan asuransi.

9) PT. BUMI WIJAYA INDORAIL

Perjanjian kerjasama tentang angkutan peti kemas dari Sungailagoa / Jakarta Gudang ke Benteng / Kalimas / Waru dengan perjanjian No. HK.221/XII/18/KA-2012 dan No.001/BWI/SP/12/2012 tertanggal 19 Desember 2012.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Perjanjian berlaku mulai 1 April 2013 sampai dengan 31 Maret 2033.

- Refund security deposit made during 59 months amounted Rp.2.100.000.000 and the rest amounted Rp.1.100.000 and paid on the last month 60 or worthy as 20 % from the transport fee bill per month if the amount over than Rp.2.100.000.000.

8) PT. BUANA KONTENINDO EXPRESS

On cooperation agreement of container transportation from Jakarta Gudang to Surabaya Pasar Turi for Agreement No. 232/P/HK/D6/2011 and No. 01/BKE/K/2011 dated Agust 12, 2011. And amandded with agreement No. 52/F/ADD/HK/D6/2011 and No 03/BKE/K/2011 dated December 30, 2011.

Some important things governed by the agreement are:

- The agreement is valid from Agust 15, 2011 to August 14, 2014.
- Minimum freight round trip per month from Jakarta Gudang - Pasar Turi for the period of August 15 - August 14, 2014 amounted 1500 teus.
- Transport fares for container transportation of Rp1.677.645,-/TEU (20 feet) and Rp 3.377220,-/TEU (40 feet) for Jakarta Gudang- Surabaya Pasar Turi and in amount of Rp1.622.820,-/TEU (20 feet) and Rp 3.267.570,-/TEU (40 feet) for Surabaya Pasar Turi - Jakarta Gudang and Rp1.000.000/1 train for transfer of road line (excluding 10% VAT).
- In the case of extraordinary event (PLH) on railway transport which result on railway transport disruption to arrive at the destination, the Company will pay the compensation with the maximal amount that covered by insurance company.

9) PT. BUMI WIJAYA INDORAIL

On cooperation agreement of container transportation from Sungailagoa/Jakarta Gudang to Benteng/Kalimas/Waru in Agreement No. HK.221/XII/18/KA-2012 and No.001/BWI/SP/12/2012 dated December 19, 2012

Some important things governed by the agreement are:

- The agreement is valid from April 1, 2013 to Maret 31, 2033.

- Target minimal angkutan round trip perbulan Sungailagoa/Jakarta Gudang ke Benteng/Kalimas/Waru periode 1 April 2013 - 30 Juni 2013 sebesar 1350 teus, Periode 1 Juli - 30 September 2013 sebesar 1570 teus, Periode 1 Oktober 2013 - 31 Maret 2033 sebesar 1650 teus.
- Tarif angkutan peti kemas sebesar Rp1.600.00,-/TEU untuk relasi Sungailagoa / Jakarta Gudang - Benteng / Kalimas / Waru dan sebesar Rp1.550.000,-/TEU untuk relasi Benteng / Kalimas / Waru - Sungailagoa / Jakarta Gudang per satu rangkaian Kereta Api (belum termasuk PPN 10%).
- Apabila terjadi Peristiwa Luar biasa Hebat (PLH) pada angkutan kereta api yang mengakibatkan terganggunya perjalanan kereta api untuk sampai tujuan, Perusahaan akan membayar ganti rugi dengan nilai ganti rugi maksimal sebesar yang ditanggung oleh perusahaan asuransi.

b. Perjanjian Asuransi Pengangkutan

► PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan Perjanjian dengan PT Jasa Raharja Putera tentang Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Penumpang, Awak Kereta Api Penumpang dan Awak Kereta Api Barang Periode 1 November 2013 s.d. 31 Oktober 2016 Nomor : HK.222/XII/30/KA-2013 tanggal 20 Desember 2013. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah penumpang KA, awak KA penumpang dan barang yang bertugas.

A. Penumpang KA

				Passenger Train
1)	Meninggal Dunia	:	Rp	40.000.000
2)	Cacat Tetap (Maksimum)	:	Rp	30.000.000
3)	Biaya Perawatan (Maksimum)	:	Rp	30.000.000
4)	Biaya Pemakaman	:	Rp	2.500.000

B. Awak Sarana Perkeretaapian

I. Untuk Masinis dan Asisten Masinis

				Officer on Train
1)	Meninggal Dunia	:	Rp	80.000.000
2)	Cacat Tetap (Maksimum)	:	Rp	90.000.000
3)	Biaya Perawatan (Maksimum)	:	Rp	30.000.000
4)	Biaya Pemakaman	:	Rp	5.000.000

II. Kondektur, Kondektur Pembantu dan Manager KA

				Conductor, Asistant Conductor and Train Manager
1)	Meninggal Dunia	:	Rp	70.000.000
2)	Cacat Tetap (Maksimum)	:	Rp	80.000.000
3)	Biaya Perawatan (Maksimum)	:	Rp	30.000.000
4)	Biaya Pemakaman	:	Rp	5.000.000

- Minimum freight round trip per month from Sungailagoa/Jakarta Gudang ke Benteng/Kalimas/Waru for the period of April 1, 2013 - June 30, 2013 amounted 1350 teus, for the period July 1, 2013 - September 30, 2013 amounted 1570 teus, for the period October 1, 2013 - March 31, 2033 amounted 1650 teus.
- Transport fares for container transportation of Rp.1.600.000,-/TEU for route Sungailagoa/Jakarta Gudang - Benteng/Kalimas/Waru and in amount of Rp.1.550.000 for Benteng/Kalimas/Waru - Sungailagoa / Jakarta Gudang/1 train for transfer of road line on Cikarang Dry Port - Lemah Abang trip (excluding 10% VAT).
- In the case of extraordinary event (PLH) on railway transport which result on railway transport disruption to arrive at the destination, the Company will pay the compensation with the maximal amount that covered by insurance company.

b. Freight Insurance Agreement

► PT Kereta Api Indonesia (Persero) made an agreement with PT Jasa Raharja Putera concerning to Responsible Insurance Delivery for Passenger Train, Officer Passanger Train and Officer Goods Train for period November 1, 2013 until October 31, 2016 No. HK.222/XII/30/KA-2013 dated Desember 20, 2013. Scope of Warranty Coverage as set forth in this agreement is passenger train, officer train and goods which is on duty.

III. PLKA, Petugas Restorasi, Petugas Keamanan dan Petugas Lainnya				Train Servant, Train Restaurant Officers, Security Officers, and Other Officers
1) Meninggal Dunia	:	Rp 60.000.000	:	Death
2) Cacat Tetap (Maksimum)	:	Rp 70.000.000	:	Permanent disability (Maximum)
3) Biaya Perawatan (Maksimum)	:	Rp 30.000.000	:	Recovery costs (Maximum)
4) Biaya Pemakaman	:	Rp 5.000.000	:	Burial cost
C. Biaya Transportasi Korban Kereta Api dari TKP per kendaraan	:	Rp 500.000	:	Transport Fee for Train Victims from the Accident Place

Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah membayar premi kepada PT Asuransi Jasa Raharja Putera serta menyetorkan ke PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Kantor Cabang Bandung.

Jumlah iuran wajib atas penumpang dan Awak KA adalah masing-masing sebesar Rp.20.056.394.685 dan Rp.218.605.315 untuk periode 1 November 2013 sampai dengan 31 Oktober 2016.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan Perjanjian dengan PT Jasa Raharja Putera tentang Pembayaran Premi Asuransi Angkutan Barang Periode 2012/2013 Nomor: HK.222/XI/14/KA-2012 tanggal 19 November 2012. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah sejak obyek tanggungan diserahterimakan dari pemilik obyek tanggungan kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) di stasiun pemberangkatan sampai dengan obyek tanggungan diserahterimakan dari pihak Perusahaan kepada PT Asuransi Jasa Raharja Putra atau petugas yang ditunjuk di stasiun tujuan.

Perhitungan manfaat asuransi dengan rincian sebagai berikut:

1) Angkutan Barang Non Peti Kemas			Non - Container Goods
Setiap Kejadian	:	Rp 125.000.000	: Per Accident
Maksimum Ganti rugi periode pertanggungan	:	Rp 1.250.000.000	: Maximum Insurance Claim period
2) Angkutan Barang Peti Kemas			Container Goods
Barang-barang di dalam peti kemas	:	Rp 200.000.000	: Goods inside container
Peti Kemas per kejadian	:	Rp 50.000.000	: Container per Accidents
Maksimum Ganti rugi periode pertanggungan	:	Rp 1.500.000.000	: Maximum Insurance Claim per period
3) Angkutan Bahan Bakar Minyak			Fuel Freight
Untuk BBM	:	Rp 150.000.000	: For Fuel
Maksimum Ganti rugi periode pertanggungan	:	Rp 1.500.000.000	: Maximum Insurance Claim per period
4) Angkutan CPO			Crude Palm Oil Freight
Untuk CPO	:	Rp 150.000.000	: For CPO
Maksimum Ganti rugi periode pertanggungan	:	Rp 1.500.000.000	: Maximum Insurance Claim per period

PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obliged to pay premium to PT Jasa Raharja Putera and deposit them to PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Bandung Branch

Total contributions for passenger and Officer Train in amount of Rp. 20.056.394.685 and Rp. 218.605.315 respectively, for period from November 1, 2013 until October 31, 2016.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) made an agreement with the PT Jasa Raharja Putera concerning premi payment of goods transfer insurance for the 2011/2012 period No. HK.222/XI/14/KA-2012 dated November 19, 2012. The Warranty Coverage as set forth in this agreement is since the owner of goods are handed over the goods to PT Kereta Api Indonesia (Persero) in departure station until the goods are handed over from the company to PT Jasa Raharja Putera or to the staff who have the authority to receive the goods employee which is chosen by them.

The insurance benefits provided are follow:

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah membayar premi kepada PT Asuransi Jasa Raharja Putera serta menyetorkan ke PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Kantor Cabang Bandung.

Jangka waktu perjanjian terhitung sejak tanggal 22 Oktober 2012 sampai dengan 21 Oktober 2013.

Jumlah iuran wajib:

- angkutan barang non peti kemas Rp258.836.000/per periode;
- angkutan barang dengan peti kemas Rp105.076.000/per periode;
- angkutan BBM Rp155.588.000/per periode;
- angkutan CPO Rp153.500.000/per periode.

► PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan Perjanjian dengan PT Asuransi Jasa Indonesia tentang Pengadaan Jasa Asuransi Directors & Officers Liabilities Nomor : HK.222/IX/7/KA-2013 tanggal 16 September 2013. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah Directors & Officers Liabilities.

Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah membayar premi kepada PT Asuransi Jasa Indonesia serta menyetorkan ke Bank Mandiri Cabang Pancoran.

Jangka waktu perjanjian terhitung sejak tanggal 2 Mei 2013 sampai dengan 1 Mei 2016.

Jumlah total biaya premi yang dibayarkan sebesar Rp.1.241.900.000 termasuk biaya polis dan premi.

► PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan Perjanjian dengan PT Jasa Raharja (Persero) tentang Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang Kereta Api untuk Periode 1 Januari 2013 s.d. 31 Desember 2013 Nomor : HK.222/XII/32/KA-2012 tanggal 21 Desember 2012, dan di Addendum Nomor: HK.222/XII/29/KA-2013 tanggal 20 Desember 2013 untuk periode 1 Januari 2014 s.d. 31 Desember 2016 Nomor Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah penumpang sah Kereta Api.

Perhitungan manfaat asuransi dengan rincian sebagai berikut:

Penumpang KA

- 1) Meninggal Dunia
- 2) Cacat Tetap (Maksimum)
- 3) Biaya Perawatan (Maksimum)
- 4) Biaya Pemakaman

Passenger Train

- | | | | |
|------|------------|---|--------------------------------|
| : Rp | 25.000.000 | : | Death |
| : Rp | 25.000.000 | : | Permanent disability (Maximum) |
| : Rp | 10.000.000 | : | Recovery costs (Maximum) |
| : Rp | 2.000.000 | : | Burial cost |

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
For the years ended December 31, 2013 and 2012
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obliged to pay premium to PT Jasa Raharja Putera and deposit them to PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Bandung Branch

Term of the agreement from the date October 22 2012, until October 21, 2013.

Total contribution required:

- for non container goods is Rp.258.836.000/ per period;
- for container goods is Rp.105.076.000/ per period;
- for oil fuel freight is Rp.155.588.000/ per period;
- for CPO freight is Rp153.500.000/insured.

► PT Kereta Api Indonesia (Persero) made an agreement with PT Asuransi Jasindo concerning Mandatory Directors & Officers Liabilities Insurance No. HK.222/IX/7/KA-2013 dated September 16, 2013. Scope of Warranty Coverage as set forth in this agreement is Directors & Officers Liabilities.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obliged to pay premium to PT Asuransi Jasa Indonesia and deposit it to Bank Mandiri, Pancoran Branch.

Term of the agreement from the date May 2, 2013 until May 1, 2016.

The premium to be paid is Rp.1.241.900.000 include polis fee and premium.

► PT Kereta Api Indonesia (Persero) made an agreement with PT Jasa Raharja (Persero) concerning to Obligatory Insurance for Passenger Train for period January 1, 2013 until Desember 31, 2013 No. HK.222/XII/32/KA-2012 dated Desember 21, 2012. and addendum No. HK.222/XII/29/KA-2013 dated December 20, 2013 for period January 1, 2014 until December 31, 2016 Scope of Warranty Coverage as set forth in this agreement is legal passenger train.

The insurance benefits provided are follow:

Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah membayar premi kepada PT Jasa Raharja (Persero) serta menyetorkan ke PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Kantor Cabang Bandung.

Jumlah iuran wajib yang harus dipungut oleh PT Kereta Api Indonesia adalah sebesar Rp. 120 per penumpang untuk setiap kali perjalanan untuk periode 1 Januari 2014 sampai dengan 31 Desember 2016.

c. Perjanjian Sewa

1) PT Tanjungenim Lestari Pulp and Paper

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT TEL (Tanjungenim Lestari Pulp and Paper) yang berkenaan dengan sewa menyewa lokomotif langsir. Kontrak perjanjian ditandatangani tanggal 26 Januari 2011 dengan No. 135/KOM/SS/IV/2011 dan 043/PSP/TEL/IV/2011.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Jasa yang diberikan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah penyewaan 1 (satu) buah Lokomotif Type BB202.
- PT Kereta Api Indonesia (Persero) berkewajiban mengoperasikan lokomotif untuk kegiatan pelangsiran dilokasi pabrik dan pelabuhan. Lokomotif yang dimaksud memiliki kemampuan untuk melangsir minimal 10 unit gerbong bermuatan pulp (bubur kertas).
- Total harga sewa atas 1 buah lokomotif untuk masa sewa 24 bulan sebesar Rp.1.418.583.000.
- Jangka waktu perjanjian terhitung sejak tanggal 26 Januari 2011 sampai dengan 25 Januari 2013.

2) PT Excelcomindo Pratama Tbk

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Excelcomindo Pratama Tbk. Yang berkenaan dengan persewaan tanah di lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk pembangunan menara dan bangunan transmisi milik PT Excelcomindo Pratama Tbk. Kontrak perjanjian ditandatangani tanggal 24 Februari 1997 dengan No. 39/HK/TEK/ 1997 dan No. PKS.20/EXCEL/II/97.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obligate to pay premium to PT Jasa Raharja (Persero) and deposit it to PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Bandung Branch.

Total obligatory contributions that collected from passenger in amount of Rp. 120 for each Passanger in one trip, for period from January 1, 2014 until December 31, 2016.

c. Lease agreement

1) PT Tanjungenim Lestari Pulp and Paper

PT Railways (Limited) have entered into an agreement with PT TEL (Tanjungenim Lestari Pulp and Paper) concerning the lease of yard locomotives. Contract agreement signed on January 26, 2011 with No. 135/KOM/SS/IV/2011 and 043/PSP/TEL/IV/2011.

Some important things defined in the agreement are:

- Services provided by PT. Kereta Api (Persero) is a lease of 1 (one) Type BB 202 locomotive.
- PT Kereta Api Indonesia (Persero), the duty to operate the locomotive to the location of activities pelangsiran factories and ports. Locomotive in question has the ability to shunt at least 10 units of carriage loaded with pulp (pulp).
- Total rental price for 1 piece of locomotive for the rental period 24 months for Rp.1.418.583.000.
- Term of the agreement as of the date of January 26, 2011 to January 25, 2013.

2) PT Excelcomindo Pratama Tbk

PT Kereta Api Indonesia (Persero) have entered into an agreement with PT Excelcomindo Pratama Tbk. Relating to leasing of land on land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) for the construction of transmission towers and buildings owned by PT Excelcomindo Pratama Tbk. Contract agreement signed on February 24, 1997 with a No. 39/HK/TEK/1997 and No. PKS.20/EXCEL/II/97.

Some important things defined in the agreement are:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) memberikan hak kepada PT Excelcomindo Pratama Tbk. Untuk memanfaatkan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) guna pembangunan menara dan bangunan transmisi pada lokasi-lokasi dan luas tanah sesuai dengan daftar tempat dan lokasi yang telah disepakati.
- Imbalan dari PT Excelcomindo Pratama Tbk. Atas pemanfaatan lahan sebesar Rp.55.255.920 pertahun, yang akan dibayarkan untuk 10 tahun pertama. Pembayaran terbagi dalam 3 tahap, tahap pertama sebesar 50% yang akan dibayarkan paling lambat 7 hari setelah perjanjian ini ditandatangani, tahap kedua sebesar 25% yang akan dibayarkan paling lambat 6 bulan setelah perjanjian ini ditandatangani dan tahap ketiga sebesar 25% sisanya yang akan dibayarkan paling lambat 12 bulan setelah perjanjian ini ditandatangani.
- Addendum terakhir atas perjanjian kerjasama antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT Excelcomindo Pratama Tbk. Mengenai penyewaan lahan untuk pembangunan menara dan bangunan transmisi dengan No. 39/HK/TEK/1997 dan No. PKS.20/EXCEL/II/97 ditandatangani tanggal 11 Mei 2007 dengan perubahan sebagai berikut:
 - ▷ Besarnya uang sewa untuk jangka waktu 10 tahun kedua terhitung sejak tanggal 20 Desember 2007 sampai dengan tanggal 19 Desember 2017 adalah 5% dari Nilai Jual Objek Pajak tahun 2006, sedangkan untuk jangka waktu 5 tahun berikutnya yaitu sejak tanggal 20 Desember 2017 sampai dengan 19 Desember 2022 adalah 5% dari Nilai Jual Objek Pajak tahun 2017. Pembayaran atas sewa tersebut dilaksanakan sekaligus sebesar Rp.3.441.367.600 yang akan dibayarkan paling lambat 15 hari kerja setelah PT Excelcomindo Pratama menerima Surat Tagihan dari PT Kereta Api Indonesia (Persero). Selain pembayaran atas sewa tersebut, PT Excelcomindo Pratama Tbk. akan memberikan kompensasi berupa alokasi pulsa telepon GSM sebesar Rp.7.700.000 per-bulan (termasuk PPN) selama 10 tahun, fasilitas GPRS sebesar Rp.3.300.000 per-bulan (Termasuk PPN) selama 10 tahun dan 15 unit telepon merek Nokia tipe 9300i dan 5 buah handphone merek Nokia tipe 9500. Kompensasi tersebut akan diterima paling lambat 30 hari kalender sejak addendum ditandatangani.

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) gives rights to PT Excelcomindo Pratama Tbk. To use land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) for the construction of transmission towers and buildings in the location and extent of land in accordance with the list of places and locations that have been agreed.
- Benefits of PT Excelcomindo Pratama Tbk. Land uses for Rp.55.255.920 per year, which will be paid for the first 10 years. Payment is divided into 3 phases, the first phase of 50% to be paid no later than 7 days after the signing of this agreement, the second phase of 25% to be paid no later than 6 months after the signing of this agreement and the third phase the remaining 25% will be paid at least no later than 12 months after the signing of this agreement.
- Last Addendum on the cooperation agreement between PT Kereta Api Indonesia (Persero) and PT Excelcomindo Pratama Tbk. About leasing land for construction of transmission towers and buildings with a No. 39/HK/TEK/1997 and No. MCC.20/EXCEL/II/97 signed on May 11, 2007 with changes as follows:
 - ▷ The amount of the rent for the second term of 10 years commencing from December 20, 2007 until December 19, 2017 is 5% of Sales Value in 2006 taxable income, while for the next 5 year period ie from the date of December 20, 2017 until December 19, 2022 is 5% of Sales Value in 2017 taxable income. Payment of the lease is executed at once by Rp.3.441.367.600 to be paid no later than 15 working days after PT Excelcomindo Pratama received collection letter from PT Kereta Api Indonesia (Persero). In addition to payments on such leases, PT Excelcomindo Pratama Tbk will provide compensation in the form of a GSM phone credit allocation of Rp.7.700.000 per month (including VAT) for 10 years, the GPRS facility amounting to Rp.3.300.000 per-month (Including VAT) for 10 years and 15 units of type 9300i Nokia brand phones and 5 pieces of mobile phone brand Nokia type 9500. Compensation will be received no later than 30 calendar days after the addendum was signed.

- PT Excelcomindo Pratama Tbk hanya diperbolehkan untuk memanfaatkan tower selama masa kerjasama hanya untuk kepentingan PT Excelcomindo Pratama Tbk. Dan apabila PT Excelcomindo Pratama Tbk hendak melakukan Perjanjian Kerjasama Tukar Pakai dengan Pihak Lain, maka PT Excelcomindo Pratama Tbk harus memberitahukan dan memberikan salinan Perjanjian Kerjasama tersebut kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero), yang berikutnya PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mengenakan biaya sewa sebesar 25% dari sewa tanah pada lokasi tersebut dikalikan Masa Sewa dikalikan Nilai Jual Objek Pajak pada tahun tersebut.
- PT Kereta Api Indonesia (Persero) berhak untuk memasang peralatan telekomunikasi pada tower milik PT Excelcomindo Pratama Tbk, demikian juga sebaliknya bahwa PT Excelcomindo Pratama Tbk berhak untuk memasangkan peralatan telekomunikasi pada tower milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) tanpa dikenakan biaya apapun selama masih dimungkinkan secara teknis.
- Perjanjian ini berlaku surut mulai 20 Desember 2007 sampai dengan tanggal 19 Desember 2017.

3) PT Semen Baturaja (Persero)

Perjanjian No. HK.221/XII/6/KA-2012 dan No. HK.00.08/395/2012, ditandatangani pada tanggal 10 Desember 2012 dengan berlaku mulai tanggal 1 April 2012 sampai dengan 31 Maret 2042. Beberapa hal penting yang diperjanjikan:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 46.388 m² yang terletak di Jalan Abikusno Cokrosuyoso, Kertapati-Palembang, Sumatera Selatan kepada PT Semen Baturaja. Untuk digunakan sebagai pabrik semen dan kantor serta fasilitas lain yang terkait kegiatan operasional dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Semen Baturaja diakhiri perjanjian akan menyerahkan kembali lahan yang disewa dalam keadaan semula kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) tanpa ada tuntutan apapun.

► PT Excelcomindo Pratama Tbk only allowed to use the tower for a partnership just for the sake of PT Excelcomindo Pratama Tbk. And if PT Excelcomindo Pratama Tbk want to Use the Swap Agreements with other people, PT Excelcomindo Pratama Tbk must notify and provide copies of the Partnership Agreement to PT Kereta Api Indonesia (Persero), the next PT Kereta Api Indonesia (Persero) will charge a rental fee of 25% of the land lease at the site multiplied by the Lease Period multiplied Object Sales Value Tax for the year.

► PT Kereta Api Indonesia (Persero) has the right to install telecommunications equipment on towers owned by PT Excelcomindo Pratama Tbk, and vice versa that PT Excelcomindo Pratama Tbk eligible couples telecommunications equipment on the tower which is owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) at no additional cost during the technically possible.

► This agreement is effective retroactively from December 20, 2007 until December 19, 2017.

3) PT Semen Baturaja (Persero)

The agreements No. HK.221/XII/6/KA-2012 and No. HK.00.08/395/2012 signed on December 10, 2012 are valid from April 1, 2012 until March 31, 2042. The main issues regulated in the agreement are:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) rent about 46.388 m² land in Abikusno Cokrosuyoso street, Kertapati - Palembang, South Sumatera for PT Semen Baturaja. To be used for cement factory and office also other facilities connected with operational company for 30 (thirty) years period.
- In the end of agreement PT Semen Baturaja will resubmit the land in the same condition with the first they rent to PT Kereta Api Indonesia (Persero) without any charges.

- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Semen Baturaja sebesar Rp.60.116.621.370 belum termasuk PPN yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran akan dilaksanakan dalam periode 3 tahunan sampai dengan berakhirnya kontrak. Dimana tiap 3 tahun tersebut akan dibayarkan dimuka oleh PT Semen Baturaja sebesar Rp.6.011.662.138 kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero).

4) PT Hosseldy Rubber

PT Kereta Api (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT HR (Hosseldy Rubber) yang berkenaan dengan sewa menyewa tanah di lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Akta Perjanjian Nomor 4 tanggal 5 Oktober 1999.

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 3.096 m² yang terletak di Jalan Nyi Raja Permas, Bogor, Jawa Barat kepada PT Hosseldy Rubber. Untuk dibangun 76 (tujuh puluh enam) kios dengan jangka waktu 20 (dua puluh) tahun.
- PT Hosseldy Rubber diakhiri perjanjian harus mengosongkan dan menyerahkan tanah berikut kios - kios diatasnya kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero).
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Hosseldy Rubber sebesar Rp.1.121.210.000 sudah termasuk PPN yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran sewa pertama telah dibayarkan oleh PT Hosseldy Rubber sebesar Rp.283.210.000. Pembayaran selanjutnya sebesar Rp.838.000.000 akan dibayar oleh PT Hosseldy Rubber dalam tiga tahap. Pembayaran pertama sebesar Rp.288.000.000 harus dibayarkan paling lambat satu bulan semenjak perjanjian ini ditandatangani. Pembayaran kedua sebesar Rp.280.000.000 harus dibayarkan paling lambat tiga bulan semenjak perjanjian ini ditandatangani. Pembayaran ketiga sebesar Rp.270.000.000 harus dibayarkan paling lambat enam bulan semenjak perjanjian ini ditandatangani.
- Sesuai dengan Nota No. 39/HK/V/2013, PT Hosseldy Rubber melakukan perbuatan wanprestasi terhadap Akta Perjanjian Nomor 4 tanggal 5 Oktober 1999 tentang persewaan tanah milik PT KAI di Jalan Nyi

- As using the land, PT Kereta Api Indonesia (Persero) cash compensation from PT Semen Baturaja for Rp.60.116.621.370, not included PPN, which is paid for stages.
- Payment will be made every 3 years period until the end of the agreement. For each in 3 years period, payment amounting Rp.6.011.662.138 will be made in advance by PT Semen Baturaja PT Kereta Api Indonesia (Persero).

4) PT Hosseldy Rubber

PT Kereta Api (Persero) have entered into an agreement with PT Hosseldy Rubber relating to lease a piece of on land owned by PT Kereta Api (Persero) with the deed of Agreement No. 4 dated October 5, 1999.

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) rent about 3.096 m² located at Jalan Nyi Raja Permas, Bogor, West Java to PT Hosseldy Rubber. To be used for 76 (seventy six) stall for 20 (twenty) years period.
- In the end of agreement PT Hosseldy Rubber should be emptied and hand over the land following the stalls to PT Kereta Api Indonesia (Persero).
- As using the land, PT Kereta Api Indonesia (Persero) cash compensation from PT Hosseldy Rubber for Rp.1.121.210.000, included PPN, which is paid for stages.
- The first lease payment has been paid by PT Hosseldy Rubber was Rp. 283.210.000. The next Payment amounting to Rp. 838.000.000 will be paid by PT Hosseldy Rubber in three stages. The first payment of Rp. 288.000.000 to be paid one month after the Treaty was signed. The second payment is Rp. 280.000.000 to be paid at the latest three months after the Treaty was signed. The third payment of Rp. 270.000.000 to be paid at the latest six months after the Treaty was signed.
- In accordance with Note No. 39/HK/V/2013, PT. Hosseldy Rubber do defaults to Agreement No. 4 dated October 5, 1999 of rentals land belonging to PT KAI in Jalan Nyi Raja permas Bogor, on May 14, 2013

Raja Permas Bogor, yang pada tanggal 14 Mei 2013 telah mendapatkan putusan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Bogor.

- ▷ Mengabulkan gugatan PT KAI (Persero)/ Penggugat untuk sebagian;
- ▷ Menghukum dan menyatakan PT. HR (Hosseldy Rubber)/ Tergugat telah melakukan wanprestasi;
- ▷ Menghukum dan memerintahkan PT HR/ Tergugat untuk membayar uang sewa Rp.838.000.000,- kepada PT KAI (Persero)/ Penggugat;
- ▷ Menghukum PT HR/ Tergugat untuk membayar biaya perkara.

d. Bangun-Kelola-Serah

1) PT Padi Mas Realty

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Bertony Yudha Kencana yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 17 Oktober 2002 dengan Akta Notaris No. 2 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH., yang telah mengalami perubahan sesuai dengan Addendum dengan Akta Notaris No. 138 tanggal 21 Februari 2008, dari notaris yang sama. Berdasarkan Addendum tersebut, PT Bertony Yudha Kencana mengalihkan hak penyewaan lahannya kepada PT Padi Mas Realty. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api (Persero) menyewakan lahan seluas ± 30.000 m² yang berlokasi di Tanah Abang Bongkar, Jakarta Pusat, kepada PT Padi Mas Realty untuk dibangun pertokoan, perkantoran, pergudangan, tempat hunian, dan/ atau bangunan lain dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Padi Mas Realty dengan rekomendasi PT Kereta Api (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 tahun terhitung mulai 36 bulan sejak perjanjian ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa perjanjian.
- PT Padi Mas Realty diakhir masa perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai,

has received the decision of The judge of the district court Bogor stated:

- ▷ Grant the lawsuit of PT KAI (Persero)/ Plaintiff for some;
- ▷ Punish and stating PT. HR (Hosseldy and Rubber)/ defendant has done defaults;
- ▷ Punish and ordered PT HR/ defendants to pay the rent rp.838.000.000, - with pt kai (persero)/ the plaintiff;
- ▷ Punish PT HR / defendant to pay the legal costs.

d. Built-Operate-Transfer

1) PT Padi Mas Realty

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Bertony Yudha Kencana relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on October 17, 2002, by Notarial Deed No. 2 of Notary Surjadi Jasin, SH., which has been amended in accordance with Addendum of Notarial Deed No. 138 dated February 21, 2008, of the same notary. Based on the Addendum, PT Bertony Yudha Kencana transferred its land lease right to PT Padi Mas Realty. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 30.000 m² located in Tanah Abang Bongkar, Central Jakarta, to PT Padi Mas Realty, to be used as shops, office buildings, warehousing, residential houses, and/or other buildings for a period of 30 (thirty) years.
- PT Padi Mas Realty with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 30 years starting from 36 months since the agreement signing date or in accordance with the end of agreement.
- PT Padi Mas Realty at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api (Persero) with decent condition of use.

- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Padi Mas Realty sebesar Rp.6.470.000.000, yang telah dilunasi melalui PT Bertony Yudha Kencana.

2) PT Saribumi Eramaju Jaya

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Saribumi Eramaju Jaya berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk digunakan sebagai bangunan mall, pertokoan dan bangunan lainnya. Kontrak perjanjian ditandatangani tanggal 23 Desember 2003 dengan Akta Notaris No. 194 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH. Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 16.525 m² yang terletak di Kawasan Emplasemen Stasiun Jakarta Kota, Jakarta kepada PT Saribumi Eramaju Jaya. Untuk dibangun mall, pertokoan serta bangunan lainnya dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Saribumi Eramaju Jaya dengan rekomendasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan diatas Hak Pengolahan Lahan PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 tahun terhitung mulai 36 bulan sejak perjanjian ini ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa waktu perjanjian.
- PT Saribumi Eramaju Jaya diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun oleh PT Saribumi Eramaju Jaya kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Saribumi Eramaju Jaya sebesar Rp18.000.000.000 yang merupakan nilai kini yang setara dengan Rp.30.721.000.000, belum termasuk PPN, yang pembayarannya dilakukan secara bertahap dengan masa pembayaran 5 tahun.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam enam tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar 10% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp.1.800.000.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran

- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Padi Mas Realty of Rp.6.470.000.000, which has been fully paid through PT Bertony Yudha Kencana.

2) PT Saribumi Eramaju Jaya

PT Kereta Api Indonesia (Persero) have signed an agreement with PT Saribumi Eramaju Jaya as lease the PT Kereta Api Indonesia (Persero)'s land to building mall, shop and other buildings. The agreement's contract signed on December 31, 2003 with the official document No. 194 which signed on the sight of Notary Surjadi Jasin, SH. The importing issues which are regulated in the agreement are:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) rent about 16.625m² land in emplacement the Jakarta Kota's Station for PT Saribumi Eramaju Jaya to building mall, shop and other buildings for 30 (thirty) years period.
- PT Saribumi Eramaju Jaya, with the recommendation of PT Kereta Api Indonesia (Persero) will get The Building Use on Land Manage of PT Kereta Api Indonesia (Persero)'s land Right with a period for 30 years since 36 months of signing the agreement or according the last of the period.
- At the las of agreement, PT Saribumi Eramaju Jaya will be hand back the land, buildings and its facilities to PT Kereta Api Indonesia (Persero) in the worthy condition to use.
- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Saribumi Eramaju Jaya of Rp.18.000.000.000 which represent the present value of Rp.30.721.000.000, excluding VAT, which is paid gradually with 5-years payment term.
- Compensation payments will be made within six stages. The first stage payment 10% of total compensation amounting to Rp.1.800.000.000 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment 10% of total compensation

tahap kedua sebesar 10% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp.1.800.000.000, dengan memperhitungkan nilai uang di masa datang sebesar 17% setiap tahun dan setelah dikurangi option fee sebesar Rp.500.000.000, menjadi Rp.1.506.000.000, dibayarkan paling lambat tanggal 23 Desember 2004. Pembayaran tahap ketiga sebesar 10% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp.1.800.000.000, dengan memperhitungkan nilai uang di masa datang sebesar 17% setiap tahun, menjadi Rp.2.464.020.000, dibayarkan paling lambat tanggal 23 Desember 2005. Pembayaran tahap keempat sebesar 20% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp.3.600.000.000, dengan memperhitungkan nilai uang di masa datang sebesar 17% setiap tahun, menjadi Rp.5.765.806.800, dibayarkan paling lambat tanggal 23 Desember 2006. Pembayaran tahap kelima sebesar 20% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp.3.600.000.000, dengan memperhitungkan nilai uang di masa datang sebesar 17% setiap tahun, menjadi Rp.6.745.993.956, dibayarkan paling lambat tanggal 23 Desember 2007. Pembayaran tahap terakhir sebesar 30% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp.5.400.000.000, dengan memperhitungkan nilai uang di masa datang sebesar 17% setiap tahun, menjadi Rp.11.839.219.393, dibayarkan paling lambat tanggal 23 Desember 2008.

- Sampai saat ini PT Saribumi Eramaju Jaya masih mempunyai hutang dengan PT Kereta Api Indonesia yaitu pembayaran tahap ke lima sebesar Rp.6.745.993.956 dan pembayaran tahap terakhir sebesar Rp.11.839.219.393 kepada PT Kereta Api Indonesia. Dan sisa kompensasi tersebut beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia.

3) PT Yakinland Propertindo

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Yakinland Propertindo yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 15 Oktober 2004 dengan Akta Notaris No. 167 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

amounting to Rp.1.800.000.000, taking into account the cost of money of 17% annually and after deducting the option fee amounting to Rp.500.000.000, which resulted Rp.1.506.000.000, to be paid no later than December 23, 2004. The third stage payment 10% of total compensation amounting to Rp.1.800.000.000, taking into account the cost of money of 17% annually, which resulted Rp.2.464.020.000 to be paid no later than December 23, 2005. The fourth stage payment 20% of total compensation amounting to Rp.3.600.000.000, taking into account the cost of money of 17% annually, which resulted Rp.5.765.806.800 to be paid no later than December 23, 2006. The fifth stage payment 20% of total compensation amounting to Rp.3.600.000.000, taking into account the cost of money of 17% annually, which resulted Rp.6.745.993.956 to be paid no later than December 23, 2007. The last stage payment 30% of total compensation amounting to Rp.5.400.000.000, taking into account the cost of money of 17% annually, which resulted Rp.11.839.219.393 to be paid no later than December 23, 2008.

- Until now PT Saribumi Eramaju Jaya still have a debt with PT Kereta Api Indonesia on the fifth stage payment amounting to Rp.6.745.993.956 and the last stage payment amounting to Rp.11.839.219.393 to PT Kereta Api Indonesia. And the remaining compensation risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia.

3) PT Yakinland Propertindo

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Yakinland Propertindo relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on October 15, 2004, by Notarial Deed No. 167 of Notary Surjadi Jasin, SH. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (Persero) menyewakan lahan seluas ± 22.250 m² yang berlokasi di Kawasan Stasiun Juanda, Jakarta, kepada PT Yakinland Propertindo. Untuk dibangun perkantoran, pertokoan, dan bangunan lainnya dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Yakinland Propertindo dengan rekomendasi PT Kereta Api (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan(HGB) diatas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu selama 30 tahun sejak perjanjian ditandatangani, atau sampai dengan berakhirnya masa perjanjian.
- PT Yakinland Propertindo diakhir masa perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Yakinland Propertindo sebesar Rp.2.330.000.000, belum termasuk PPN, yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam enam tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.500.000.000, setelah dikurangi option fee sebesar Rp.500.000.000, dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.230.000.000 dibayarkan paling lambat tanggal 15 Oktober 2005.
- Pembayaran tahap ketiga dan keempat masing-masing sebesar Rp.247.000.000 dan Rp.265.000.000, dibayarkan paling lambat tanggal 15 April dan 15 Oktober 2006. Pembayaran tahap kelima dan keenam masing-masing sebesar Rp.284.000.000 dan Rp.304.000.000, dibayarkan paling lambat tanggal dibayarkan paling lambat tanggal 15 April dan 15 Oktober 2007.

4) PT Pentasena Binawisesa

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Pentasena Binawisesa yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk digunakan sebagai bangunan mall, pertokoan dan bangunan lainnya. Kontrak perjanjian ditandatangani tanggal 18 Maret 2004 dengan Akta Notaris No. 156 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH yang telah mengalami perubahan sesuai dengan

- PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 135.000 m² located in Juanda Station Area, Jakarta, to PT Yakinland Propertindo, to be used as office buildings, shops and other buildings for the period of 30 (thirty) years.
- PT Yakinland Propertindo with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 30 years since the agreement signing date or up to the end of agreement.
- PT Yakinland Propertindo at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api (Persero) with decent condition of use.
- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Yakinland Propertindo of Rp.2.330.000.000, excluding VAT, which is paid gradually.
- Compensation payments will be made within six stages. The first stage payment amounting to Rp.500.000.000, net of option fee amounting to Rp.500.000.000, to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.230.000.000 to be paid no later than October 15, 2005.
- The third stage and fourth stage payments amounting to Rp.247.000.000 and Rp.265.000.000, respectively, to be paid no later than April 15 and October 15, 2006. The fifth stage and sixth stage payments amounting to Rp.284.000.000 and Rp.304.000.000, respectively, to be paid no later than April 15 and October 15, 2007.

4) PT Pentasena Binawisesa

PT Kereta Api Indonesia (Persero) signed an agreement with PT Pentasena Binawisesa associated with leasing land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) for use as building malls, shops and other buildings. Contract agreement signed on March 18, 2004 by Notary Surjadi Jasin, SH., Notarial Deed No. 156, which has been modified in accordance with the Addendum to the Deed No. 164 dated October 14, 2006, prepared by the Notary

Addendum dengan Akta Notaris No. 164, tanggal 14 Oktober 2006 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH. Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 32.430 m² yang terletak di kawasan Dipo Kereta Emplasemen Kampung Bandan, Jakarta, kepada PT Pentasena Binawisesa. Untuk dibangun mall, pertokoan serta bangunan lainnya dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Pentasena Binawisesa dengan rekomendasi PT Kereta Api (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) di atas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 tahun terhitung mulai 48 bulan sejak perjanjian ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa perjanjian.
- PT Pentasena Binawisesa diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun oleh PT Pentasena Binawisesa kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Citra Buana Prasida sebesar Rp.33.033.578.000 belum termasuk PPN yang pembayarannya dilakukan secara bertahap dengan masa pembayaran 5 tahun.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam enam tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.1.977.485.000, dibayarkan dalam dua kali pembayaran yaitu sebesar Rp.1.000.000.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian dan sisanya sebesar Rp.977.485.000 dibayarkan paling lambat 7 hari setelah penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.2.013.635.000, setelah dikurangi option fee sebesar Rp.300.000.000, dibayarkan paling lambat tanggal 18 Maret 2005. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.2.709.129.000 dibayarkan paling lambat tanggal 18 Maret 2006. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp.6.116.785.000 dibayarkan paling lambat tanggal 18 Maret 2007. Pembayaran tahap kelima Rp.7.205.888.000 dibayarkan paling lambat tanggal 18 Maret 2008. Pembayaran tahap terakhir (keenam) sebesar Rp.12.665.656.000 dibayarkan paling lambat tanggal 18 Maret 2009. Untuk

Surjadi Jasin, SH. Some important things defined in the agreement are:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) rental of ± 32.430 m² of land located along the emplacement at Dipo Kereta Kampung Bandan emplasement, Jakarta, with PT Pentasena Binawisesa. To build a mall, shops and other buildings for a period of 30 (thirty) years.
- PT Pentasena Binawisesa with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 30 years starting from 48 months since the agreement signing date or in accordance with the end of agreement.
- PT Pentasena Binawisesa end of the agreement will hand back the land, along with facilities in the building which had been built by PT Pentasena Binawisesa to PT Kereta Api Indonesia (Persero) with the condition that they can use.
- For PT Kereta Api Indonesia (Persero) use land to receive monetary compensation from PT Citra Buana Prasida amount Rp.33.033.578.000, excluding VAT, which is repaid gradually with 5-year payment term.
- Compensation payment will be made within six stages. The first stage payment amounting Rp.1.977.485.000 to be paid in two payment, the first payment amounting to Rp.1.000.000.000 to be paid at the agreement signing date and the remaining balance amounting Rp.977.485.000 to be paid no later than 7 days after the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.2.013.635.000, net of option fee amounting to Rp.300.000.000, to be paid not later than March 18, 2005. The third stage payment amounting to Rp.2.709.129.000 to be paid no later than March 18, 2006. The fourth stage payment amounting to Rp.6.116.785.000 to be paid no later than March 18, 2007. The fifth stage payment amounting to Rp.7.205.888.000 to be paid no later than March 18, 2008. The last (sixth) stage payment amounting to Rp.12.665.656.000 to be paid no later than March 18, 2009. For the fourth stage payment amounting to Rp.6.116.785.000,

pembayaran tahap ke empat sebesar Rp.6.116.785.000, pembayaran tahap ke lima sebesar Rp.7.205.888.000 dan pembayaran tahap terakhir sebesar Rp.12.665.656.000, PT Pentasena Binawisesa belum membayarkan hutangnya kepada PT Kereta Api Indonesia. Dan sisa kompensasi tersebut beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia.

5) Koperasi Jasa Konstruksi Mitra Konstruksi Indonesia (KJK – Makindo) Pusat Jawa

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan KJK – Makindo yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 3 Februari 2005 dengan Akta Notaris No. 9 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api (Persero) menyewakan lahan seluas ± 10.133 m² yang berlokasi di Desa Angke, Kecamatan Tambora, Jakarta Barat, kepada KJK – Makindo untuk dibangun pertokoan, kios, dan bangunan lainnya dengan jangka waktu 20 (dua puluh) tahun.
- KJK – Makindo dengan rekomendasi PT Kereta Api (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 20 tahun terhitung mulai 24 bulan sejak perjanjian ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa perjanjian.
- KJK – Makindo diakhir masa perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari KJK – Makindo sebesar Rp.2.965.600.000, belum termasuk PPN, yang pembayarannya dilakukan secara bertahap dengan masa pembayaran 2 tahun.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam tiga tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.750.000.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.770.000.000, setelah dikurangi option fee sebesar Rp.100.000.000, dibayarkan paling lambat tanggal 3 Februari 2006. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.1.345.600.000 dibayarkan paling lambat tanggal 3 Februari 2007.

Rp.6.116.785.000, fifth stage payment amounting to Rp.7.205.888.000, and the last stage payment amounting to Rp.12.665.656.000 PT Pentasena Binawisesa have not paid yet to PT Kereta Api Indonesia. And remaining compensation risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia.

5) Koperasi Jasa Konstruksi Mitra Konstruksi Indonesia (KJK – Makindo) Pusat Jawa

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with KJK – Makindo relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on February 3, 2005, by Notarial Deed No. 9 of Notary Surjadi Jasin, SH. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 10.133 m² located in Angke Village, Tambora Sub-regency, West Jakarta, to KJK – Makindo, to be used as shops, stalls and other buildings for the period of 20 (twenty) years.
- KJK – Makindo with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 20 years starting from 24 months since the agreement signing date or in accordance with the end of agreement.
- KJK – Makindo at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api (Persero) with decent condition of use.
- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from KJK – Makindo of Rp.2.965.600.000, excluding VAT, which is paid gradually with 2-years payment term.
- Compensation payments will be made within three stages. The first stage payment amounting to Rp.750.000.000 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.770.000.000, net of option fee amounting to Rp.100.000.000, to be paid no later than February 3, 2006. The third stage payment amounting to Rp.1.345.600.000 to be paid no later than February 3, 2007.

6) PT Citra Buana Prasida

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Citra Buana Prasida Yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk digunakan sebagai lahan untuk bangunan mall dan apartemen. Kontrak perjanjian ditandatangani tanggal 25 April 2003 dengan Akta Notaris No. 59 dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH., yang telah mengalami perubahan sesuai dengan Addendum tanggal 06 April 2006 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH. Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 135.000 m² yang berada pada Jln. Pasirkaliki kepada PT Citra Buana Prasida. Untuk dibangun gallery mall, shopping mall, hotel, apartemen, shopping house serta bangunan lainnya dengan lokasi sebagaimana diuraikan dalam perjanjian dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Citra Buana Prasida dengan rekomendasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan diatas Hak Pengelolaan Lahan PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 tahun terhitung mulai 60 bulan sejak perjanjian ini ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa waktu perjanjian.
- PT Citra Buana Prasida diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun oleh PT Citra Buana Prasida kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Citra Buana Prasida sebesar Rp.38.484.000.000 yang pembayarannya dilakukan secara bertahap. Dikarenakan pembayaran kompensasi dilakukan secara bertahap maka PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan cost of money sehingga kompensasi yang diterima PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar Rp.69.919.680.000.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam empat belas tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.2.888.000.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.2.888.000.000

6) PT Citra Buana Prasida

PT Kereta Api Indonesia (Persero) signed an agreement with PT Citra Buana Prasida What about the lease of land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) for use as land for shopping centers and apartments. Contract agreement was signed April 25, 2003 by Notary Surjadi Jasin, SH., Notarial Deed No. 59, which has been modified in accordance with Addendum dated April 6, 2006, prepared by the Notary Surjadi Jasin, SH. Some important things that are defined in the agreement are:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) lease the land area of ± 135.000 m² m² ± located on Pasirkaliki Street to PT Citra Buana Prasida. To be built gallery mall, shopping malls, hotels, apartments, shopping and other buildings house with location as described in the agreement with the period of 30 (thirty) years.
- PT Citra Buana Prasida with the recommendations from PT Kereta Api Indonesia (Persero) will Right of Building Used on Rights of Land Managed of PT Kereta Api Indonesia (Persero) of land for a maximum period of 30 years commencing 60 months after this agreement signed or in accordance with the agreement endless time.
- PT Citra Buana Prasida expiration of the agreement will hand back the land, along with facilities in the building which had been built by PT Citra Buana Prasida to PT Kereta Api Indonesia (Persero) with the condition that they can use.
- To use the land of PT Kereta Api Indonesia (Persero) to get cash compensation from PT Citra Buana Prasida Rp.38.484.000.000, which is repaid gradually. Because the payment of compensation be gradual so that the PT Kereta Api Indonesia (Persero) to get the cost of money so that the compensation received by PT Kereta Api Indonesia (Persero) amounting to Rp.69.919.680.000.
- Compensation payments will be made within fourteen stages. The first stage payment amounting to Rp.2.888.000.000 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.2.888.000.000 to be paid no later than

dibayarkan paling lambat tanggal 25 April 2004. Pembayaran goodwill sebesar 12% dari pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.1.039.680.000 dibayarkan paling lambat tanggal 25 April 2006. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.8.664.000.000 dibayarkan paling lambat tanggal 25 April 2007. Pembayaran tahap keempat sampai tahap ketiga belas masing-masing sebesar Rp.5.000.000.000 dibayarkan paling lambat setiap tanggal 25 April tahun yang bersangkutan dari tahun 2008 sampai dengan tahun 2017. Pembayaran tahap keempat belas sebesar Rp.4.440.000.000 dibayarkan paling lambat tanggal 25 April 2018. Untuk pembayaran tahap ke dua sebesar Rp.2.888.000.000, tahap ke empat sampai dengan pembayaran ke tiga belas masing - masing sebesar Rp.5.000.000.000, dan tahap ke lima belas sebesar Rp.4.440.000.000, PT Citra Buana Prasida belum membayarkan hutangnya kepada PT kereta Api Indonesia. Dan sisa kompensasi tersebut beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia.

7) PT Prima Jaya Mandiri

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Prima Jaya Mandiri yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 1 Desember 2004 dengan Akta Notaris No. 1 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH., yang telah mengalami perubahan sesuai dengan Addendum tanggal 5 Juli 2007, dari notaris yang sama. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api (Persero) menyewakan lahan seluas ± 61.684 m² yang berlokasi di Kawasan Emplasemen Stasiun Bandung, Bandung, kepada PT Prima Jaya Mandiri Untuk dibangun gallery mall, shopping mall, hotel, serta bangunan lainnya dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Prima Jaya Mandiri dengan rekomendasi PT Kereta Api (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan diatas Hak Pengolahan Lahan PT KAI (Persero) atas lahan tersebut selama 30 tahun terhitung mulai 24 bulan sejak perjanjian ditandatangani.
- PT Prima Jaya Mandiri diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.

April 25, 2004. Goodwill payment of 12% from the third stage payment amounting to Rp.1.039.680.000 to be paid no later than April 25, 2006. The third stage payment amounting to Rp.8.664.000.000 to be paid no later than April 25, 2007. The fourth stage to thirteenth stage payments each of them amounting to Rp.5.000.000.000 to be paid no later than April 25 each year from 2008 to 2017. The fourteenth stage payment amounting to Rp.4.440.000.000 to be paid no later than April 25, 2018. For the second stage payment amounting to Rp.2.888.000.000, the fourth stage payment until to the fourteen stage payment each amounting to Rp.5.000.000.000 and the Fifteen stage payment amounting to Rp.4.440.000.000, PT Citra Buana Prasida have not paid yet to PT Kereta Api Indonesia. And remaining compensation risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia.

7) PT Prima Jaya Mandiri

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Prima Jaya Mandiri relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on December 1, 2004 by Notarial Deed No. 1 of Notary Surjadi Jasin, SH., which has been amended in accordance with Addendum dated July 5, 2007, of the same notary. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 61.684 m² of located in Bandung Station Emplacement area, Bandung, to PT Prima Jaya Mandiri to be used as gallery mall, shopping mall, hotel and other buildings for a period of 30 (thirty) years.
- PT Prima Jaya Mandiri with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 30 years starting from 24 months
- PT Prima Jaya Mandiri at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api (Persero) with decent condition of use.

PT KERETA API INOONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INOONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
For the years ended December 31, 2013 and 2012
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Prima Jaya Mandiri sebesar Rp.53.109.447.325, belum termasuk PPN, yang pembayarannya dilakukan secara bertahap dengan masa pembayaran 10 tahun.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam sebelas tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.4.610.600.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.1.657.761.000, setelah dikurangi option fee sebesar Rp.500.000.000, dibayarkan paling lambat 7 hari setelah penandatanganan addendum perjanjian. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.2.524.580.000 dan Pembayaran goodwill sebesar 9,5% dari pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.179.876.325 dibayarkan paling lambat 1 September 2007. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp.2.953.759.000 dibayarkan paling lambat 1 Desember 2007. Pembayaran tahap kelima sebesar Rp.3.455.898.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2008.
- Pembayaran tahap keenam sebesar Rp.4.043.400.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2009. Pembayaran tahap ketujuh sebesar Rp.4.730.778.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2010. Pembayaran tahap kedelapan sebesar Rp.5.535.011.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2011. Pembayaran tahap kesembilan sebesar Rp.6.475.963.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2012. Pembayaran tahap kesepuluh sebesar Rp.7.576.876.000 dibayarkan paling lambat 1 Desember 2013. Pembayaran tahap kesebelas sebesar Rp.8.864.945.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2014. Untuk pembayaran tahap tiga ditambahkan goodwill, sampai dengan pembayaran ke tiga belas yang jumlahnya Rp.46.341.086.325 secara keseluruhan, PT Prima Jaya Mandiri belum membayar hutangnya kepada PT Kereta Api Indonesia. Dan sisa Kompensasi tersebut beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia.

- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Prima Jaya Mandiri of Rp.53.109.447.325, excluding VAT, which is paid gradually with 10-years payment term.
- Compensation payments will be made within eleven stages. The first stage payment amounting to Rp.4.610.600.000 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.1.657.761.000, net of option fee amounting to Rp.500.000.000, to be paid no later than 7 days after the addendum agreement signing date. The third stage payment amounting to Rp.2.524.580.000 and Goodwill payment of 9.5% from the third stage payment amounting to Rp.179.876.325 to be paid no later than September 1, 2007. The fourth stage payment amounting to Rp.2.953.759.000 to be paid no later than December 1, 2007. The fifth stage payment amounting to Rp.3.455.898.000 to be paid no later than December 1, 2008.
- The sixth stage payment amounting to Rp.4.043.400.000 to be paid no later than December 1, 2009. The seventh stage payment amounting to Rp.4.730.778.000 to be paid no later than December 1, 2010. The eighth stage payment amounting to Rp.5.535.011.000 to be paid no later than December 1, 2011. The ninth stage payment amounting to Rp.6.475.963.000 to be paid no later than December 1, 2012. The tenth stage payment amounting to Rp.7.576.876.000 to be paid no later than December 1, 2013. The eleventh stage payment amounting to Rp.8.864.945.000 to be paid no later than December 1, 2014. For the third stage payment plus goodwill, until the thirteen stage payment amounting to Rp.46.341.086.325, PT Prima Jaya Mandiri have not paid yet to PT Kereta Api Indonesia. And remaining compensation risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia.

**8) PT Sinar Matahari Cipta Guna
(d/h PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya)**

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 08 Juli 1992 dengan Akta Notaris No. 150 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH., yang telah mengalami perubahan sesuai dengan Addendum dengan Akta Notaris No. 69, tanggal 23 Juli 2003, dari notaris yang sama. Sesuai dengan Nota nomor 423/CA/III/2013 menyatakan bahwa saat ini PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya bermama PT Sinar Matahari Cipta Guna. Bentuk perjanjian kerjasama

- PT Kereta Api (Persero) menyewakan lahan seluas ± 29.020 m² yang berlokasi di Jalan Semut Baru, Kelurahan Bongkar, Kecamatan Pabean Cantikan, Surabaya, kepada PT Sinar Matahari Cipta Guna untuk dibangun ruko serta bangunan lainnya dengan jangka waktu 25 (dua puluh lima) tahun.
- PT Sinar Matahari Cipta Guna dengan rekomendasi PT Kereta Api (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu 27 tahun terhitung sejak penyerahan tanah pada tanggal 10 Maret 2003 atau sampai dengan berakhirnya masa perjanjian.
- PT Sinar Matahari Cipta Guna Jaya diakhir masa perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Sinar Matahari Cipta Guna sebesar Rp.7.076.070.300, belum termasuk PPN, yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam empat tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.707.607.030 dibayarkan paling lambat 3 bulan dari penyerahan tanah. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.707.607.030 dibayarkan paling lambat pada saat pembangunan ruko sudah mencapai 50% atau paling lambat 12 bulan dari tanggal penyerahan tanah. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.1.415.214.060 dibayarkan paling lambat pada saat pembangunan ruko telah mencapai 100%

**8) PT Sinar Matahari Cipta Guna
(was PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya)**

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on July 08, 1992 by Notarial Deed No. 150 of Notary Surjadi Jasin, SH., which has been amended in accordance with the Addendum of Notarial Deed No. 69 dated July 23, 2003, of the same notary. In accordance to noted number 423/CA/III/2013 that PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya named as PT Sinar Matahari Cipta Guna. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 29.020 m² located in Semut Baru Street, Bongkar Sub-district, Pabean Cantikan Sub-regency, Surabaya, to PT Sinar Matahari Cipta Guna to be used as shop houses and other buildings for the period of 25 (twenty five) years.
- PT Sinar Matahari Cipta Guna with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for the period of 27 years since the land handover on March 10, 2003 or in accordance with the end of agreement.
- PT Sinar Matahari Cipta Guna at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api (Persero) with decent condition of use.
- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Sinar Matahari Cipta Guna of Rp.7.076.070.300, excluding VAT, which is paid gradually.
- Compensation payments will be made within four stages. The first stage payment amounting to Rp.707.607.030 to be paid no later than 3 months after land handover. The second stage payment amounting to Rp.707.607.030 to be paid after shop houses construction has reached 50% or no later than 12 months after land handover. The third stage payment amounting to Rp.1.415.214.060 to be paid after shop houses construction has reached 100% or no later than 24 months after land handover. The fourth stage payment

atau paling lambat 24 bulan dari tanggal penyerahan tanah. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp.4.245.642.180 dibayarkan paling lambat 48 bulan dari tanggal penyerahan tanah.

9) PT Senopati Perkasa

a. Sewa Tanah di Stasiun Semut Kota, Surabaya

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Senopati Perkasa yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 1 Agustus 1997 dengan Akta Notaris No. 1 yang dibuat dihadapan Notaris Masri Husen, SH. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api (Persero) menyewakan lahan seluas ± 13.000 m² yang berlokasi di Stasiun Semut Kota, Surabaya, kepada PT Senopati Perkasa untuk dibangun pusat perbelanjaan, ruko serta bangunan lainnya dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Senopati Perkasa dengan rekomendasi PT Kereta Api (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengolahan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut selama 30 tahun terhitung mulai 4 tahun sejak perjanjian ditandatangani.
- PT Senopati Perkasa diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Senopati Perkasa sebesar Rp.2.091.539.000 yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam lima tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.209.153.900 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.313.730.850 harus dibayarkan setelah 50% dari keseluruhan luas tanah yang dikuasai oleh PT Kereta Api (Persero) diserahkan kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.313.730.850 harus telah dibayarkan setelah seluruh tanah diserahkan oleh PT Kereta Api (Persero) kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp.418.307.800 harus telah dibayarkan paling lambat 6 bulan setelah

payment amounting to Rp.4.245.642.180 to be paid no later than 48 months after land handover.

9) PT Senopati Perkasa

a. Land Lease in Semut Kota Station, Surabaya

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Senopati Perkasa relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on August 1, 1997 by Notarial Deed No. 1 of Notary Masri Husen, SH. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 13.000 m² of located in Semut Kota Station, Surabaya, to PT Senopati Perkasa to be used as shopping center, shop houses and other buildings for a period of 30 (thirty) years.
- PT Senopati Perkasa with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 30 years starting from 4 year
- PT Senopati Perkasa at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api (Persero) with decent condition of use.
- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Senopati Perkasa of Rp.2.091.539.000 which is paid gradually.
- Compensation payments will be made within five stages. For the first stage payment amounting to Rp.209.153.900 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.313.730.850 to be paid after 50% of land area owned by PT Kereta Api (Persero) is handed over to PT Senopati Perkasa in vacant condition. The third stage payment amounting to Rp.313.730.850 to be paid after all of land area is handed over by PT Kereta Api (Persero) to PT Senopati Perkasa in vacant condition. The fourth stage payment amounting to Rp.418.307.800 to be paid no later than 6 month after construction begin even though the land still not entirely vacant or 6 month after the third stage

setelah pembangunan dimulai meskipun tanah belum kosong seluruhnya, atau 6 bulan setelah pembayaran tahap ketiga dilaksanakan mana yang lebih dahulu. Pembayaran tahap kelima sebesar Rp.836.615.600 harus telah dibayarkan 6 bulan setelah pembayaran tahap keempat dilaksanakan.

9) PT Senopati Perkasa

- b. Sewa Tanah di Stasiun Wonokromo, Surabaya

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Senopati Perkasa yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 1 Agustus 1997 dengan Akta Notaris No. 2 yang dibuat dihadapan Notaris Masri Husen, SH. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api (Persero) menyewakan lahan seluas ± 120.000 m² yang terletak di Stasiun Wonokromo, Surabaya, kepada PT Senopati Perkasa. Untuk dibangun pusat perbelanjaan, ruko, dan bangunan lainnya dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Senopati Perkasa dengan rekomendasi PT Kereta Api (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengolahan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut selama 30 tahun terhitung mulai 4 tahun sejak perjanjian ditandatangani.
- PT Senopati Perkasa diakhiri perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Senopati Perkasa sebesar Rp.3.796.719.000 yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam lima tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.379.671.900 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.569.507.850 harus dibayarkan setelah 50% dari keseluruhan luas tanah yang dikuasai oleh PT Kereta Api (Persero) diserahkan kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.569.507.850 harus telah dibayarkan setelah seluruh tanah diserahkan oleh PT

whichever is sooner. The fifth stage payment amounting to Rp.836.615.600 to be paid 6 month after the fourth stage payment.

9) PT Senopati Perkasa

- b. Land Lease in Wonokromo Station, Surabaya

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Senopati Perkasa relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on August 1, 1997 by Notarial Deed No. 1 of Notary Masri Husen, SH. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 120,000 m² of located in Wonokromo Station, Surabaya, to PT Senopati Perkasa to be used as shopping center, shop houses and other buildings for a period of 30 (thirty) years.
- PT Senopati Perkasa with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 30 years starting from 4 year
- PT Senopati Perkasa at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api (Persero) with decent condition of use.
- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Senopati Perkasa of Rp.3.796.719.000 which is paid gradually.
- Compensation payments will be made within five stages. The first stage payment amounting to Rp.379.671.900 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.569.507.850 to be paid after 50% of land area owned by PT Kereta Api (Persero) is handed over to PT Senopati Perkasa in vacant condition. The third stage payment amounting to Rp.569.507.850 to be paid after all of land area is handed over by PT Kereta Api (Persero) to PT Senopati Perkasa in vacant

diserahkan oleh PT Kereta Api (Persero) kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp.759.343.800 harus telah dibayarkan paling lambat 6 bulan setelah pembangunan dimulai meskipun tanah belum kosong seluruhnya, atau 6 bulan setelah pembayaran tahap ketiga dilaksanakan mana yang lebih dahulu. Pembayaran tahap kelima sebesar Rp.1.518.687.600 harus telah dibayarkan 6 bulan setelah pembayaran tahap keempat dilaksanakan. Untuk pembayaran kompensasi dalam perjanjian ini, PT Senopati Perkasa belum melakukan pembayaran kepada PT Kereta Api Indonesia. Kompensasi yang belum dibayarkan tersebut beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero).

9) PT Senopati Perkasa

c. Sewa Tanah di Stasiun Pasar Turi,

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Senopati Perkasa yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 1 Agustus 1997 dengan Akta Notaris No. 3 yang dibuat dihadapan Notaris Masri Husen, SH. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api (Persero) menyewakan lahan seluas ± 50.000 m² yang berlokasi di Stasiun Pasarturi, Surabaya, kepada PT Senopati Perkasa untuk dibangun pusat perbelanjaan, ruko serta bangunan lainnya dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Senopati Perkasa dengan rekomendasi PT Kereta Api (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengolahan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut selama 30 tahun terhitung mulai 4 tahun sejak perjanjian ditandatangani.
- PT Senopati Perkasa diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Senopati Perkasa sebesar Rp.2.474.575.000 yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.

in vacant condition. The fourth stage payment amounting to Rp.759.343.800 to be paid no later than 6 month after construction begin even though the land still not entirely vacant or 6 month after the third stage payment, whichever is sooner. The fifth stage payment amounting to Rp.1.518.687.600 to be paid 6 month after the fourth stage payment. For the Compensation payment in this agreement, PT Senopati Perkasa have not paid yet to PT Kereta Api Indonesia. An unpaid compensation will be risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia (Persero).

9) PT Senopati Perkasa

c. Land Lease in Stasiun Pasar Turi,

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Senopati Perkasa relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on August 1, 1997 by Notarial Deed No. 3 of Notary Masri Husen, SH. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 50.000 m² of located in Pasarturi Station, Surabaya, to PT Senopati Perkasa to be used as shopping center, shop houses and other buildings for a period of 30 (thirty) years.
- PT Senopati Perkasa with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 30 years starting from 4 year
- PT Senopati Perkasa at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api (Persero) with decent condition of use.
- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Senopati Perkasa of Rp.2.474.575.000 which is paid gradually.

- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam lima tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.247.457.500 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.371.186.250 harus dibayarkan setelah 50% dari keseluruhan luas tanah yang dikuasai oleh PT Kereta Api (Persero) diserahkan kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.371.186.250 harus telah dibayarkan setelah seluruh tanah diserahkan oleh PT Kereta Api (Persero) kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp.494.915.000 harus telah dibayarkan paling lambat 6 bulan setelah pembangunan dimulai meskipun tanah belum kosong seluruhnya, atau 6 bulan setelah pembayaran tahap ketiga dilaksanakan mana yang lebih dahulu. Pembayaran tahap kelima sebesar Rp.989.830.000 harus telah dibayarkan 6 bulan setelah pembayaran tahap keempat dilaksanakan.

10) PT Persada Sentosa Wirajaya

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Persada Sentosa Wirajaya yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangi tanggal 30 September 1996 dengan Akta Notaris No. 79 yang dibuat dihadapan Notaris Masri Husen, SH. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api (Persero) menyewakan lahan seluas ± 8.000 m² yang berlokasi di Jalan Johar, Surabaya, kepada PT Persada Sentosa Wirajaya untuk dibangun ruko atau perkantoran dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun. Sesuai dengan Surat PT Kereta Api Indonesia (Persero) kepada Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara dengan nomor HK.213/II/15/KA-2013 tanggal 12 Februari 2013 mengenai Rekomendasi Addendum Perjanjian Kerjasama antara PT KAI (Persero) dengan PT Persada Sentosa Wirajaya tentang pemanfaatan Aset di Jl Johar No. 1 Surabaya, menyatakan bahwa terjadi perubahan peruntukan menjadi pertokoan/mall.

- Compensation payments will be made within five stages. The first stage payment amounting to Rp.247.457.500 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.371.186.250 to be paid after 50% of land area owned by PT Kereta Api (Persero) is handed over to PT Senopati Perkasa in vacant condition. The third stage payment amounting to Rp.371.186.250 to be paid after all of land area is handed over by PT Kereta Api (Persero) to PT Senopati Perkasa in vacant condition. The fourth stage payment amounting to Rp.494.915.000 to be paid no later than 6 month after construction begin even though the land still not entirely vacant or 6 month after the third stage payment, whichever is sooner. The fifth stage payment amounting to Rp.989.830.000 to be paid 6 month after the fourth stage payment.

10) PT Persada Sentosa Wirajaya

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Persada sentosa Wirajaya a relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on September 30, 1996, by Notarial Deed No. 79 of Notary Masri Husen, SH. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 8.000 m² located in Johar Street, Surabaya, to PT Persada Sentosa Wirajaya to be used as shops or office buildings for the period of 30 (thirty) years. In Accordance to PT Kereta Api Indonesia (Persero) letter to Minister of State-owned enterprises with the number of HK. 213/II/3/KA-2013 dated February 12' 2013 regarding Recommendations Addendum cooperation agreement between PT KAI (Persero) and PT Persada Sentosa Wirajaya about Asset utilization on Johar Street No. 1 Surabaya that there is a change of use to retail/ mall.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

- PT Persada Sentosa Wirajaya dengan rekomendasi PT Kereta Api (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 tahun terhitung mulai 24 bulan sejak pengosongan hunian liar selesai terlaksana secara tuntas.
- PT Persada Sentosa Wirajaya diakhiri masa perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Persada Sentosa Wirajaya sebesar Rp.2.500.000.000 yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam lima tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.250.000.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.375.000.000 dibayarkan paling lambat setelah 50% dari keseluruhan luas tanah yang dikuasai oleh PT Kereta Api (Persero) diserahkan kepada PT Persada Sentosa Wirajaya dalam keadaan kosong.
- Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.375.000.000 harus telah dibayarkan setelah seluruh tanah diserahkan oleh PT Kereta Api (Persero) kepada PT Persada Sentosa Wirajaya dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp.500.000.000 harus telah dibayarkan paling lambat 6 bulan setelah pembayaran tahap ketiga dilaksanakan. Pembayaran tahap kelima sebesar Rp.1.000.000.000 harus telah dibayarkan paling lambat 12 bulan setelah pembayaran keempat dilaksanakan. Untuk pembayaran kompensasi dalam perjanjian ini, PT Persada Sentosa Wirajaya belum melakukan pembayaran kepada PT Kereta Api Indonesia. Kompensasi yang belum dibayarkan tersebut akan beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero).

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
For the years ended December 31, 2013 and 2012
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

- PT Persada Sentosa Wirajaya with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 30 years starting from 24 months since the evacuation of illegitimate residence has done completely.
- PT Persada Sentosa Wirajaya at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api (Persero) with decent condition of use.
- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Persada Sentosa Wirajaya of Rp.2.500.000.000, which is paid gradually.
- Compensation payments will be made within five stages. The first stage payment amounting to Rp.250.000.000 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.375.000.000 to be paid at the latest after 50% of land area owned by PT Kereta Api (Persero) is handed over to PT Persada Sentosa Wirajaya in vacant condition.
- The third stage payment amounting to Rp.375.000.000 to be paid after all of land area is handed over by PT Kereta Api (Persero) to PT Persada Sentosa Wirajaya in vacant condition. The fourth stage payment amounting to Rp.500.000.000 to be paid no later than 6 months after the third stage payment. The fifth stage payment amounting to Rp.1.000.000.000 should be paid no later than 12 months after the fourth stage payment. For the Compensation payment in this agreement, PT Persada Sentosa Wirajaya have not paid yet to PT Kereta Api Indonesia. An unpaid compensation will be risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia (Persero).

11) PT Persada Alam Nusantara

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Persada Alam Nusantara yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk digunakan sebagai bangunan shopping center dan bangunan lainnya. Kontrak perjanjian ditandatangani tanggal 15 Oktober 2004 dengan Akta Notaris No. 165 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH., yang telah mengalami perubahan sesuai dengan Addendum I tanggal 23 Januari 2007. Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 10.504 m² yang terletak di Jalan Dupak, Emplasemen Stasiun Pasar Turi, Surabaya kepada PT Persada Alam Nusantara. Untuk dibangun shopping center, pertokoan serta bangunan lainnya dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Persada Alam Nusantara dengan rekomendasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan diatas Hak Pengolahan Lahan PT KAI (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 tahun terhitung mulai 24 bulan sejak perjanjian ini ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa waktu perjanjian.
- PT Persada Alam Nusantara diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun oleh PT Persada Alam Nusantara kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Persada Alam Nusantara sebesar Rp.9.190.790.000 belum termasuk PPN yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran akan dilaksanakan dalam delapan tahap. Untuk tahap pertama sebesar Rp.1.394.100.000 dibayar pada saat ditandatangani perjanjian, tahap kedua sebesar Rp.1.447.000.000 setelah dikurangi option fee sebesar Rp.300.000, didapat Rp.1.147.000.000 selambat-lambatnya tanggal 14 April 2005, pembayaran tahap ketiga Rp.1.559.000.000 paling lambat tanggal 14 Oktober 2005, tahap keempat sebesar Rp.1.679.700.000 paling lambat tanggal 14 April 2006, tahap kelima Rp.1.809.600.000 pembayaran paling lambat tanggal 14 Oktober 2006, tahap keenam

11) PT Persada Alam Nusantara

PT Kereta Api Indonesia (Persero) signed an agreement with PT Persada Alam Nusantara associated with leasing land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) for use as a shopping center building and other building. The agreement was signed on October 15, 2004 with a No. 165 deed prepared by Surjadi Jasin, SH., which has been modified in accordance with Addendum I dated January 23, 2007. Some important things that are defined in the agreement are:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) rental of ± 10.504 m² of land located at Jalan Dupak, Station Pasar Turi Emplacement, Surabaya to PT Persada Alam Nusantara. Will be built shopping center, shops and other buildings for a period of 30 (thirty) years.
- PT Persada Alam Nusantara with the recommendations of PT KAI (Persero) will acquire Rights of Building Used on Rights of Land Managed of PT Kereta Api Indonesia (Persero) of land for a maximum period of 30 years since the 24 months since the signing of this agreement or in accordance with the contract expiration time.
- PT Persada Alam Nusantara at the end of the agreement will hand back the land, along with facilities in the building which had been built by PT Persada Alam Nusantara to PT Kereta Api Indonesia (Persero) with the condition that they can use.
- For land use, PT Kereta Api Indonesia (Persero) receive cash compensation from PT Persada Alam Nusantara as much as Rp.9.190.790.000, excluding PPN, which is repaid gradually.
- Payment will be made in eight stages. For the first phase Rp.1.394.100.000 paid upon signing of the agreement, the second phase Rp.1.447.000.000 after deducting the cost of options amounting to Rp.300.000, Rp.1.147.000.000 obtained no later than the date 14 April, 2005 Rp.1.559.000.000 third stage payment no later than the date of October 14, 2005 Rp.1.679.700.000 fourth stage no later than April 14, 2006, stage fifth Rp.1.809.600.000 payment no later than the date of October 14, 2006, the sixth stage of Rp.514.740.000 January 23, 2007 at the last stage, the seventh and eighth respectively

Rp.514.740.000 selambatnya tanggal 23 Januari 2007, tahap ketujuh dan kedelapan masing-masing sebesar Rp.390.882.000 dan Rp.395.768.000 selambat-lambatnya tanggal 23 Februari dan 23 Maret 2007.

50. CATATAN LITIGASI

a. Investasi Pada PT Optima Kharya Capital Management (PT OKCM)

Pada tanggal 29 Agustus 2008, Perusahaan melakukan penempatan investasi dalam bentuk Kontrak Penempatan Dana (Discretionary Fund) pada PT Optima Kharya Capital Management (PT OKCM) sebesar Rp5.000.000.000, dengan target investasi 11% per tahun untuk periode kontrak selama 3 (tiga) bulan.

Sehubungan dengan terjadinya subprime mortgage di Amerika Serikat yang berdampak langsung terhadap likuiditas dan ketidakmampuan PT OKCM untuk mengembalikan investasi Perusahaan yang telah jatuh tempo pada tanggal 29 Nopember 2008, sehingga PT OKCM melakukan perpanjangan 2 (dua) kali melalui surat konfirmasi pada tanggal 29 Nopember 2008 dan 27 Februari 2009, dengan periode perpanjangan selama 3 (tiga) bulan.

Kemudian dilakukan negosiasi dan tercapai kesepakatan yang diikuti dengan Addendum Pertama, dimana Perusahaan menerima pengembalian sebagian investasi dari PT OKCM sebesar Rp.1.000.000.000 pada tanggal 28 Mei 2009, sehingga sisa investasi menjadi sebesar Rp.4.000.000.000 yang akan diserahkan pada tanggal 27 Agustus 2009, dengan target investasi 12% per tahun dari investasi. Addendum perjanjian ini ditandatangani pada tanggal 27 Mei 2009 dan dinotariilkan pada tanggal 17 Juni 2009.

Sampai dengan tanggal jatuh tempo pengembalian investasi Perusahaan tanggal 27 Agustus 2009, PT OKCM masih tidak dapat mengembalikan investasi, maka perjanjian investasi diperpanjang lagi berdasarkan Addendum Kedua Sementara, dimana sisa dana investasi sebesar Rp.4.000.000.000 milik Perusahaan akan dikelola kembali dalam jangka waktu sekurang-kurangnya 6 (enam) bulan terhitung sejak tanggal 29 Agustus 2009 dengan target investasi 12% per tahun. Addendum Kedua Sementara ini ditandatangani pada tanggal 11 September 2009.

Sampai dengan tanggal pada tanggal 28 Februari 2010, PT OKCM masih tidak dapat mengembalikan investasi, maka kontrak diperpanjang lagi berdasarkan berdasarkan Addendum Kedua dalam kondisi Perusahaan menerima pengembalian sebagian investasi dari PT OKCM sebesar

respectively Rp.390.882.000 and Rp.395.768.000 no later than February 23 and March 23, 2007.

50. LITIGATION NOTES

a. Investment to PT Optima Kharya Capital Management (PT OKCM)

On August 29, 2008, a subsidiary of placing their investments in the form of Contract Placement Fund (Discretionary Fund) at PT Optima Kharya Capital Management (PT OKCM) amounting to Rp5.000.000.000, with an investment target of 11% per annum for the period of contract for three (3) months.

In relation to the occurrence of subprime mortgage in United States that directly to the liquidity and inability PT OKCM to return to the Company investment matured on November 29, 2008, therefore PT OKCM perform extensions 2 (two) times through a confirmation letter on November 29, 2008 and February 27, 2009, with a period of extension of 3 (three) months.

Then negotiate and reach an agreement that is followed by the First Amendment, which the subsidiaries receive a share of investment amounting to Rp.1.000.000.000 OKCM PT on May 28, 2009, so the remaining investment of Rp.4.000.000.000 which will be presented on August 27, 2009, with the target investment of 12% per year of investment. Addendum to the agreement signed on May 27, 2009 and in real memorandum on June 17, 2009.

Until the maturity date of return on investment subsidiaries on August 27, 2009, PT OKCM still unable to return the investment, the investment agreement was extended again under the Second Amendment while, where the remaining investment funds amounting to Rp.4.000.000.000 owned subsidiaries will be managed back in time at least 6 (six) months from the date of August 29, 2009 with an investment target of 12% per year. While the Second Amendment was signed on September 11, 2009.

On February 28, 2010, PT OKCM still unable to return the investment, the contract was extended under the Second Amendment in a state of its subsidiaries received OKCM PT part of the investment amount of Rp.100.000.000, so the remainder of the investment fund owned by a

Rp.100.000.000, sehingga sisa dana investasi milik perusahaan menjadi sebesar Rp.3.900.000.000. Nilai tersebut belum termasuk perhitungan target investasi dan denda akibat keterlambatan PT OKCM dalam mengembalikan sisa dana investasi dengan tepat waktu. Pada Addendum ini dimasukkan pasal penyetaraan reksadana penempatan terbatas berupa kebun kelapa sawit dan pabrik mini kelapa sawit sebagai underlying assets yang pengelolaannya diserahkan kepada Manajer Investasi. Addendum ini ditandatangani pada tanggal 1 April 2010.

Ketidakmampuan PT OKCM berlanjut sehingga kontrak diperpanjang berdasarkan Addendum Ketiga yang ditandatangani pada tanggal 2 Agustus 2010. Sehubungan dengan berakhirknya Addendum Ketiga dan PT OKCM masih belum mampu mengembalikan investasi, Direksi Perusahaan sedang melakukan negosiasi untuk melakukan penandatanganan Addendum Keempat. Disamping itu manajemen sedang melakukan upaya secara kolektif melalui Forum Nasabah KPD OKCM untuk menyelesaikan secara hukum melalui Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (BAPEPAM-LK).

Sehubungan dengan keterlambatan tingkat pengembalian investasi PT OKCM, berdasarkan Risalah Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan tanggal 29 Mei 2009 menetapkan estimasi penyisihan kerugian investasi di PT OKCM untuk tahun 2008 adalah sebesar Rp.1.000.000.000 atau sebesar 20% dari nilai investasi tahun 2008 dan sebesar Rp800.000.000 untuk tahun 2009, sehingga akumulasi penyisihan kerugian investasi sebesar Rp1.800.000.000, yang dibebankan sekaligus pada tahun 2009. Penyisihan atas kerugian investasi PT OKCM tersebut disajikan "Rugi yang Belum Terealisasi atas Penurunan Efek".

Berdasarkan Surat Keputusan Direksi tanggal 16 November 2010, Perusahaan melakukan penyisihan kerugian atas investasi PT OKCM sebesar Rp2.100.000.000. Penyisihan atas kerugian investasi PT OKCM tersebut disajikan "Rugi yang Belum Terealisasi atas Penurunan Efek", sehingga jumlah akumulasi penyisihan kerugian investasi tersebut sebesar Rp.3.900.000.000.

Pada tanggal 26 Januari 2010 PT OKCM melakukan gugatan perbuatan melawan hukum terhadap PT Kereta Api (Persero) dengan nomor surat 0253/Gugatan/SIP/I/2010 terkait kerugian materiil Rp.12.750.000.000 dan kerugian immaterial Rp.50.000.000.000.

subsidiary for Rp.3900.000.000. Total does not include the calculation of investment targets and penalties for OKCM PT late in returning the remaining investment fund in a timely manner. In the Addendum to this article included in mutual funds limited the placement of oil palm plantations and palm oil processing plant mini as the underlying asset custody Investment Manager. This addendum was signed on April 1, 2010.

The inability of PT OKCM continue to ensure that the contract is extended by the third addendum, signed on August 2, 2010. Relative to the end of the third and OKCM PT addendum even they can't pay the investment, a subsidiary of Administration is negotiating to make the signing of the fourth addendum. In addition, management is a collective effort by the KPD OKCM clients Forum to settle legally through the Capital Market and Financial Institution Supervisory Board (Bapepam-LK).

In the late PT OKCM ROI based on general meeting of shareholders on 29 May, 2009 estimated reserve for loss on investments in PT OKCM for 2008 Rp.1.000.000.000 or equal 20% of the value of investment in 2008 and amounted Rp.800.000.000 for 2009 so that the accumulated reserve for possible losses on investment amounted Rp.1.800.000.000, to be levied at the same time in 2009. Reserves for losses on investment represented PT OKCM "Unrealized Impairment of Securities".

Based on the Decision of the Board of Directors on November 16, 2010, the subsidiary of a provision of Rp.2.100.000.000. PT OKCM. Allowance for investment losses is presented PT OKCM "Unrealized Loss on Impairment of Securities." So that the amount of the accumulated allowance for losses on these investments is Rp.3.900.000.000.

PT OKCM filed the lawsuit to PT Kereta Api (Persero) on 26 January, 2010 number 0253/Gugatan/SIP/I/2010 related material losses in amount to Rp.12.750.000.000 and immaterial losses in amount to Rp.50.000.000.000.

Pada tanggal 4 Oktober 2010, berdasarkan Salinan Resmi Putusan Perkara Perdata No. 149/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Sel atas putusannya tanggal 2 September 2010, Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, menyatakan bahwa:

- 1) Pengadilan Negeri Jakarta Selatan tidak berwenang untuk mengadili perkara atas gugatan dari PT OKCM;
- 2) Menghukum PT OKCM untuk membayar biaya perkara sebesar Rp.461.000 (empat ratus enam puluh satu ribu rupiah).

Atas keputusan tersebut, PT OKCM mengajukan banding dan diputuskan oleh Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dengan Surat Pemberitahuan Isi Putusan Banding No. 637/PDT/2010/PT.DKI.JKT tertanggal 6 Desember 2011 yang menyatakan bahwa:

- 1) Menerima permohonan banding dari PT
- 2) Menguatkan putusan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan No. 149/Pdt.G/2010/ PN.Jkt.Sel tanggal 2 September 2010;
- 3) Menghukum PT OKCM untuk membayar biaya perkara dalam kedua tingkat pengadilan yang pada tingkat banding sejumlah Rp.150.000 (seratus lima puluh ribu rupiah).

Perusahaan telah melaporkan dan menggugat PT OKCM ke Pengadilan sebagai berikut:

- 1) Pada tanggal 1 Desember 2011, melalui anak perusahaan, PT Railink, telah menunjuk Indra Marzon, SH., selaku Advokat dan/ atau selaku Konsultan Hukum Perseroan, dalam Perkara Permohonan Gugatan Ingkar Janji (Wanprestasi) di Pengadilan Negeri Jakarta Selatan atas PT OKCM (PT OKCM) dan telah didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dengan Nomor Register 691/Pdt.6/2011/PN Jakarta Selatan tanggal 23 Desember 2011.
- 2) Pada tanggal 22 Desember 2011 perusahaan secara langsung menunjuk Kantor Hukum Handika Honggowongso & Partners untuk melaporkan PT OKCM kepada Polda Metro Jaya sehubungan dengan PENIPUAN dan atau PENGGELAPAN dan atau PENCUCIAN UANG dengan tanda bukti lapor Nomor: TBL/4498/XII/2011/PMJ/Dit Reskrimum.

b. Permasalahan Kerjasama Operasi

Pada tanggal 16 Januari 2013, berdasarkan Surat Dewan Komisaris Nomor 02/CA/KOM/I/2103 tentang Progress Audit Investigasi SPI atas Permasalahan Lahan di Daop 4 Sm dan 6 Yk menjelaskan bahwa dari hasil diskusi SPI dengan

On October 4, 2010, based on a copy of the Official verdict of the Civil Case No. 149/Pdt.G/2010/ PN.Jkt.Sel over decision on September 2, 2010, the South Jakarta District Court, stating that:

- 1) The South Jakarta District Court is not authorized to adjudicate the matter over a lawsuit from PT OKCM;
- 2) Punish PT OKCM to pay fees amounting to Rp.461.000 (four hundred sixty one thousand rupiah).

Upon the decision, PT OKCM filed an appeal and decided by the South Jakarta District Court with the contents of the notice of Appeal Ruling No. 637/PDT/2010/PT.DKI.JKT dated December 6, 2011, which States that:

- 1) Receive appeal from PT OKCM;
- 2) Strengthen the South Jakarta State Court Decision No. 149/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Sel on September 2, 2010;
- 3) Punish PT OKCM to pay the fees in the second level of the Court of appeal on a number of Rp.150.000 (one hundred fifty thousand rupiah).

The company has reported and sue PT OKCM to the Court as follows:

- 1) On December 1, 2011, through its' subsidiary, PT Railink, has appointed Indra Marzon, SH.. As the Advocate and / or as a legal consultant of the Company, in Case Petition Lawsuit broken promises (default) in the South Jakarta District Court with the PT OKCM (PT OKCM) and was registered at the Registrar's Office by the South Jakarta District Court of South Jakarta Register No. 691/Pdt.6/2011/PN dated December 23, 2011.
- 2) On December 22, 2011 the company directly appointed the Handika Honggowongso & Partners Law to report the PT OKCM to the Polda Metro Jaya Police in connection with FRAUD and or embezzlement and or MONEY LAUNDERING with proof of report number: TBL/4498/XII/2011/PMJ/Dit Reskrimum.

b. Joint Operation Problems

On 16 January 2013, based on Commissioners Letter Number 02/CA/KOM/I/2103 about SPI Audit Investigation Progress over Land Issues in Daop 4 Semarang and Daop 6 Yogyakarta that the results of the discussion between SPI and Audit Committee

Komite Audit tentang progres audit kejanggalan kontrak perjanjian kerja sama antara Perusahaan dengan CV Citra Indah Semarang (CIS) dan PT Abeta Cipta Indah (ACI) terhadap dua kontrak di wilayah Daop 4 Semarang dan lima kontrak di Daop 6 Yogyakarta yang masih berada dalam tahap investigasi detail permasalahan, diperoleh fakta sebagai berikut:

- 1) CIS dan ACI dalam mengurus sertifikat HPL atas nama Perusahaan, sebagai kompensasi, diberikan sertifikat HGB atas nama masing-masing perusahaan tersebut di atas JPL Perusahaan;
- 2) Masa kontrak persewaan dibuat 3 tahun atau 5 tahun yang dapat diperpanjang maksimum 3 kali, 5 kali atau 10 kali yang dinyatakan dalam kontrak dan pada beberapa kontrak diberi grace period di luar masa kontrak;
- 3) Dari 7 kontrak sewa, 5 lahan obyek kontrak telah terbit sertifikat HPL atas nama Perusahaan, namun yang dikuasai oleh Perusahaan hanya 2 (dua) sertifikat HPL sedang sisanya masih dikuasai pihak ketiga dan pihak lain;
- 4) Lahan yang telah memiliki HPL atas nama Perusahaan dan di atas HPL telah diberikan HGB atas nama CIS dan ACI, selanjutnya HGB tersebut dipecah menjadi beberapa unit kaveling yang di atas kaveling tersebut dibangun ruko atau kios yang dijual kepada pihak lain;
- 5) Masa kontrak telah berakhir tahun 2007, 2008, 2010 atau 2012 tergantung masing-masing isi kontrak dan tidak ada perpanjangan kontrak lagi. Dengan demikian selama perjanjian kontrak antara CIS dan ACI dengan pihak lainnya (pembeli kios/ruko), Perusahaan tidak memperoleh pendapatan sewa atas lahan tersebut;
- 6) Bangunan Perusahaan yang berdiri di atas lahan yang disewakan telah dibongkar untuk dibangun ruko/kios namun per 31 Desember 2012 masih tercatat pada akuntansi Daop 6 Yogyakarta, sedangkan untuk bangunan Perusahaan yang disewakan di Daop 4 Semarang belum diperoleh datanya.

Kondisi ini tidak menutup kemungkinan juga terjadi di wilayah Daop / Divre lainnya yang dapat berakibat Perusahaan berisiko menghadapi persoalan hukum dengan pembeli ruko/kios yang merasa bahwa HGB adalah hak mereka dan Perusahaan kehilangan kesempatan memperoleh pendapatan dari lahan aset yang dimiliki.

about the gaffe on cooperation agreement PT Kereta Api Indonesia with CV Citra Indah Semarang (CIS) and PT Abeta Cipta Indah (ACI) to two contracts in Daop 4 Semarang and five contracts in Daop 6 Yogyakarta still in investigated detail problems, obtained the facts as follows:

- 1) CIS and ACI managed the HPL certificate under company's name, as compensation the HGB certificate is given under each company on company's JPL.
- 2) The term of the leasing contract is made 3 or 5 years and could extended no more than 3, 5, or 10 times which disclosed in contract and some contracts are given grace period outside the term of contract.
- 3) From 7 leasing contracts, 5 land contracts is issued HPL certificate under company's name, but company only ruled 2 HPL certificate while the others is ruled by other parties.
- 4) Land that has HPL under company's name and on HPL that given HGB under CIS and ACI's name, next HGB is parted into some kavling units which built shop-house/kios that sold to other parties.
- 5) The end of the contract's term in 2007, 2008, 2010, or 2012 is depend on each contract and no extension for the contract. Company does not receive income from that leasing.
- 6) The company leased building is overhauled to build shop-house/kios, but per 31 December 2012 is noted in Daop 6 Yogyakarta's accounting, while Daop 4 Semarang have not noted yet.

This condition does not preclude the possibility happened in other Daop/Divre which impact to Legal Problem for the Company with the consumer of shop-house/kios that judge of losing income from the land they have.

51. PERISTIWA SETELAH PERIODE PELAPORAN

Tidak ada peristiwa setelah tanggal neraca yang mempunyai akibat material terhadap laporan keuangan secara keseluruhan, kecuali semua hal yang material yang telah diungkapkan dalam laporan keuangan tersebut di atas.

52. PERSETUJUAN LAPORAN KEUANGAN

Manajemen bertanggungjawab sepenuhnya terhadap penyusunan laporan keuangan dan catatan atas laporan keuangan yang telah disetujui pada tanggal 21 Februari 2014.

51. EVENTS AFTER THE REPORTING PERIOD

There are no events after the reporting date which affect the statement of financial position materially. There are no events after the balance sheet date that have a material due to the financial statements as a whole, in all material respects except as disclosed in the financial statements mentioned above.

52. APPROVAL OF FINANCIAL STATEMENTS

The Management responsible for preparing financial statements and notes to financial statements, which were adopted on February 21, 2014.

**INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN KEUANGAN - ENTITAS INDUK /
SUPPLEMENTARY INFORMATION
FINANCIAL STATEMENTS - PARENT ENTITY**

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - ENTITAS INDUK
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN POSISI KEUANGAN
31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - PARENT ENTITY
SUPPLEMENTARY INFORMATION
STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
December 31, 2013 and 2012
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2013	2012	
ASET			ASSETS
ASET LANCAR			CURRENT ASSETS
Kas dan Setara Kas	1.278.327.855.868	788.491.661.440	Cash and cash equivalent
Investasi Jangka Pendek			Short-term investment
Piutang Usaha (setelah dikurangi penyisihan piutang rugu-ragu sebesar Rp.6.610.391.622 tahun 2013 dan Rp.4.269.389.189 tahun 2012)	448.371.063.643	421.515.203.802	Trade receivable (net allowance for doubtful accounts of Rp.6.610.391.622 in 2013 and Rp.4.269.389.189 in 2012)
Piutang Lain-Lain (setelah dikurangi penyisihan piutang rugu-ragu sebesar Rp.285.146.999.378 tahun 2013 dan Rp.183.759.065.307 tahun 2012)	136.966.232.814	42.823.845.724	Other receivable (net of allowance for doubtful accounts of Rp.285.146.999.378 in 2013 and Rp.183.759.065.307 in 2012)
Persediaan	638.527.404.893	692.500.147.012	Inventories
Pendapatan Yang Masih Harus Diterima	248.729.512.279	5.548.689.242	Accrued income
Uang Muka	11.838.802.256	132.231.752.288	Advances
Pajak Dibayar Dimuka	157.618.640.352	40.617.171.616	Prepaid taxes
Aset Lancar Lainnya	697.522.913.982	118.277.525.607	Other current assets
Jumlah Aset Lancar	3.617.902.426.087	2.242.005.996.730	Total current assets
ASET TIDAK LANCAR			NON CURRENT ASSETS
Penyertaan Pada Entitas Anak	458.637.000.000	369.237.000.000	Investments in subsidiaries
Aset Pajak Tangguhan	157.879.892.133	188.036.743.739	Deferred tax assets
Aset Tetap (setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp.2.843.785.561.661 tahun 2013 dan Rp.2.585.291.812.671 tahun 2012)	9.769.473.337.316	5.675.721.837.234	Fixed assets (net accumulated depreciation of Rp.2.843.785.561.661 in 2013 and Rp.2.585.291.812.671 in 2012)
Investasi Properti	698.366.978	945.283.762	Property investments
Aset Lain-Lain:			Other assets:
Aset Dalam Pelaksanaan	24.745.291.538	-	Construction In Progress
Persediaan Scrap - Bersih	5.253.973.492	6.109.939.010	Net - Scrap inventories
Beban Ditangguhan - Bersih	-	-	Net - Deferred charges
Aset Tak Berwujud - Bersih	-	4.496.899.598	Net - Intangible Assets
Hak Pengoperasian Aset Prasarana - Bersih	513.386.798.569	180.760.918.916	Net - Infrastructure assets operating rights
Dana Pensiun Swakelola	60.317.955.206	51.560.166.018	Self-managed pension fund
Lain-lain	500	85.069.170	Others
Jumlah Aset Lancar	10.990.392.615.731	6.476.953.857.446	Total non current assets
JUMLAH ASET	14.608.295.041.818	8.718.959.854.177	TOTAL ASSETS

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - ENTITAS INDUK
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN POSISI KEUANGAN
31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - PARENT ENTITY
SUPPLEMENTARY INFORMATION
STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
December 31, 2013 and 2012
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2013	2012	
LIABILITAS DAN EKUITAS			
LIABILITAS			LIABILITY AND EQUITY
LIABILITAS LANCAR			LIABILITIES
Pinjaman Jangka Pendek	1.593.966.745.833	729.819.240.968	CURRENT LIABILITIES
Utang Usaha	1.152.144.053.011	738.426.378.211	Short-term loans
Biaya Yang Masih Harus Dibayar	635.486.968.082	77.854.792.125	Trade payables
Utang Pajak	511.098.836.679	209.745.500.691	Accrued Expenses
Pendapatan Diterima Dimuka	280.779.787.913	207.050.522.432	Taxes payable
Utang Lancar Lainnya	15.866.025.804	146.760.288.987	Uneamed revenues
Jumlah Liabilitas Lancar	<u>4.189.342.417.322</u>	<u>2.109.656.723.414</u>	Other current liabilities
			Total current liabilities
LIABILITAS TIDAK LANCAR			NON CURRENT LIABILITIES
Liabilitas Imbalan Pasca Kerja	82.167.423.000	78.840.969.000	Post-employment benefit obligations
Utang Iuran Pensiun Sekaligus	496.263.202.000	575.763.202.000	Lump sum pension contribution liability
Utang Iuran Pensiun Swakelola	60.317.955.206	51.560.166.018	Self-managed pension fund contribution liability
Pinjaman Jangka Panjang	4.051.152.302.862	724.133.095.862	Long-term loans
Jumlah Liabilitas Tidak Lancar	<u>4.689.900.883.068</u>	<u>1.430.297.432.880</u>	Total non current liabilities
JUMLAH LIABILITAS	<u>8.879.243.300.390</u>	<u>3.539.954.156.294</u>	TOTAL LIABILITIES
EKUITAS			EQUITY
Modal Saham	3.296.547.000.000	3.296.547.000.000	Capital stock
(Modal dasar 3.500.000 saham, nominal Rp.1.000.000 per saham. Dilimpahkan dan disetor penuh 3.296.547 saham)			(Authorized 3.500.000 shares, par Rp.1.000.000 per share. Issued and fully paid 3.296.547 shares)
Bantuan Pemerintan Yang Belum Ditentukan			
Statusnya	1.197.801.340.845	951.193.264.935	Government equity participation
Selisih Likuidasi	968.134.948	968.134.948	Difference liquidation
Saldo Laba:			Retained earnings:
Cadangan Umum	4.747.279.983	4.747.279.983	General reserve
Saldo Laba Yang Dicadangkan	669.202.921.063	669.202.921.063	Appropriated
Saldo Laba Yang Belum Dicadangkan	559.785.064.569	256.347.096.933	Unappropriated
JUMLAH EKUITAS	5.729.051.741.428	5.179.005.697.882	TOTAL EQUITY
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS	14.608.295.041.818	8.718.959.854.177	TOTAL LIABILITY AND EQUITY

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - ENTITAS INDUK
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN LABA RUGI KOMPREHENSIF
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - PARENT ENTITY
SUPPLEMENTARY INFORMATION
STATEMENTS OF COMPREHENSIVE INCOME
 For The Years Ended December 31, 2013 and 2012
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2013	2012	
PENDAPATAN	7.128.922.754.953	6.323.313.540.373	REVENUE
BEBAN POKOK PENDAPATAN	4.890.199.163.142	4.531.506.158.336	COST OF REVENUES
Laba Kotor	<u>2.238.723.591.811</u>	<u>1.791.807.382.036</u>	Gross profit
BEBAN USAHA			OPERATING EXPENSES
Beban Umum dan Administrasi	1.413.913.183.389	1.168.776.490.077	General and administration expenses
Laba Usaha	<u>824.810.408.422</u>	<u>623.030.891.959</u>	Operating Income
PENDAPATAN (BEBAN) LAIN-LAIN			OTHER INCOME (EXPENSES)
Pendapatan Bunga	18.917.176.957	6.431.807.781	Interest income
Beban Bunga Pinjaman	(299.201.889.828)	(71.447.854.332)	Interest expense
Pendapatan Dividen	7.447.310.682	5.983.788.601	Dividends
Lain-Lain - Bersih	(12.252.797.232)	(42.752.781.138)	Net - others expense
Jumlah Pendapatan (Beban) Lain-Lain	<u>(285.090.199.421)</u>	<u>(101.785.039.088)</u>	Total other income (expenses)
Laba Sebelum Pajak Penghasilan	<u>539.720.209.001</u>	<u>521.245.852.871</u>	Profit Before Income Tax
MANFAAT (BEBAN) PAJAK PENGHASILAN			BENEFIT (EXPENSE) INCOME TAX
Pajak Kini	(138.568.389.750)	(155.148.371.000)	Current tax
Pajak Tangguhan	(30.156.851.606)	2.238.200.393	Deferred tax
Jumlah Manfaat (Beban) Pajak Penghasilan	<u>(168.725.241.356)</u>	<u>(152.910.170.607)</u>	Total benefit (expense) income tax
LABA BERSIH TAHUN BERJALAN	<u>370.994.967.645</u>	<u>368.335.682.263</u>	CURRENT YEAR NET-INCOME
PENDAPATAN KOMPREHENSIF	-	-	COMPREHENSIVE INCOME
JUMLAH PENDAPATAN KOMPREHENSIF	<u>370.994.967.645</u>	<u>368.335.682.263</u>	TOTAL COMPREHENSIVE INCOME
Laba Per Saham - Diklaim Kepada Pemilik			Earning per share - attributable to owners of the
Entitas Induk			Parent Entity
Dasar	<u>112.540,48</u>	<u>134.159,00</u>	Basic

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - ENTITAS INDUK
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS
Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - PARENT ENTITY
SUPPLEMENTARY INFORMATION
STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY
For the years ended December 31, 2013 and 2012
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh/ Fully Paid	Bantuan Pemerintah Yang Belum Dilenturkan Statusnya/ Government Equity Participation	Salisih Likuiditas/ Difference Liquidation	Catatangan Umum/ General Reserve	Saldo Laba / Retained Earnings		Jumlah Ekuitas/ Total Equity
				Dicadangkan/ Appropriated	Balairu Dicadangkan/ Unappropriated	
2.470.000.000,000	826.546.294,646	968.134.948	4.747.279.983	468.304.367.743	69.920.213.835	3.860.466.291.155
Saldo 31 Desember 2011						
Catatan				200.898.553.340	(200.898.553.340)	
Setoran Modal dari Pemerintah Penambahan BPYBDS	826.547.000,000	(826.546.294,646)	-	-	(705.354)	951.193.264.935
Program PIBL Laba Periode Berjalan	-	-	-	-	(1.009.540.469)	(1.009.540.469)
Saldo 31 Desember 2012	3.296.547.000,000	951.193.264.935	968.134.948	4.747.279.983	669.202.921.083	5.179.005.697.882
Penambahan BPYBDS	-	246.608.075,910	-	-	-	246.608.075,910
Dividen kepada pemegang saham Laba Periode Berjalan	-	-	-	-	(67.557.000,010)	(67.557.000,010)
Saldo 31 Desember 2013	3.296.547.000,000	1.197.801.340.845	968.134.948	4.747.279.983	669.202.921.083	559.705.064.569
						5.729.051.744.428

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - ENTITAS INDUK
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN ARUS KAS**

Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2013 dan 2012
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - PARENT ENTITY
SUPPLEMENTARY INFORMATION
STATEMENTS OF CASH FLOWS**

For the years ended December 31, 2013 and 2012
(Amounts are expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2013	2012	
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI			CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES
Pendapatan dari pelanggan	6.959.471.197,397	6.407.917.452,205	Cash receipts from customers
Pembayaran kas kepada pemasok dan karyawan	<u>(5.228.719.464,256)</u>	<u>(4.999.477.360,803)</u>	Cash paid to suppliers and employees
Kas dihasilkan dari operasi	1.730.751.733,141	1.408.440.091,402	Cash generated from operations
Pembayaran bunga dan beban bunga	(299.201.889,828)	(71.447.854,332)	Interest and financial charges paid
Pembayaran pajak penghasilan	<u>(168.725.241,356)</u>	<u>(152.910.170,607)</u>	Income taxes paid
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi	1.262.824.601,957	1.184.082.066,463	Net Cash Provided from Operating Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI			CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES
Penyertaan Pada Anak Perusahaan	(89.400.000,000)	(20.136.000,000)	Investments in subsidiaries
Aset Tetap	(4.352.245.249,072)	(2.167.102.780,992)	Acquisition of fixed assets
Hak Pengelolaan Aset Prasarana	(332.102.507,365)	(192.010.755,006)	Infrastructure assets operating rights
Investasi Properti	246.916,784	294.269,017	Property investments
Uang Muka Pembelian Aset	(120.455.586,243)	(131.098.880,000)	Advance payments for Assets
Aset Dalam Pelaksanaan	(24.745.291,538)	56.906.946,461	Construction in progress
Aset Tak Berwujud	4.496.899,598	(4.496.899,598)	Intangible assets
Dana Pensiun Swakelola	(8.757.789,188)	(903.743,834)	Self-managed pension fund
Penerimaan Bunga	18.917.176,957	12.415.596,382	Proceeds of interests
Penerimaan Dividen	7.447.310,682	5.983.788,601	Proceeds of dividends
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi	(4.896.598.119,385)	(2.440.148.458,969)	Net Cash Used in Investing Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN			CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES
Penerimaan utang jangka pendek	864.147.504,865	324.878.523,913	Proceeds of short-term loan
Penerimaan utang jangka panjang	3.327.019.207,000	632.333.095.862	Proceeds of long-term loan
Setoran Modal Pemerintah	-	826.547.000,000	Government equity participation addition
Program PKBL	-	(1.009.540.470)	PKBL programs
Pembayaran dividen	(67.557.000,010)	-	Dividends paid to shareholders
Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan	4.123.609.711,855	1.782.749.079,305	Net Cash Provide from (Used in) Financing Activities
Kenaikan bersih kas dan setara kas	489.836.194,428	526.682.686,799	Net increase in cash and cash equivalents
Kas dan setara kas pada awal periode	788.491.661,440	261.808.974,641	Cash and cash equivalents at beginning year
Kas dan setara kas pada akhir periode	1.278.327.855,868	788.491.661,440	Cash and cash equivalents at end of the period



PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)

Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1

Bandung 40117

PO Box 1163 Bandung 40000

Telp : 022-4230031, 4230039

Teleks : 28263, 28358

Fax : 022-4203342, Toka 10039

Website : www.kereta-api.co.id

Email : kontak_pelanggan@kereta-api.co.id

